


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules**
**Groupe de travail de la sécurité passive**
**Soixante-deuxième session**

Genève, 12-15 décembre 2017

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive  
sur sa soixante-deuxième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	3	3
III. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour).....	4	3
IV. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour) .....	5–7	4
A. Proposition d'amendement 2 (Phase 2) .....	5	4
B. Proposition d'amendement 3 .....	6	4
C. Proposition d'amendement 4 .....	7	4
V. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour) .....	8	5
VI. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 de l'ordre du jour) .....	9–10	5
VII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 6 de l'ordre du jour) .....	11–12	6
VIII. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour) .....	13	6
IX. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour).....	14–16	6
X. Règlement n° 17 (Résistance des sièges) (point 9 de l'ordre du jour).....	17	7
XI. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 10 de l'ordre du jour).....	18–19	7
XII. Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 11 de l'ordre du jour) .....	20	8



XIII.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour) .....	21–24	8
XIV.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 13 de l'ordre du jour).....	25	10
XV.	Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 14 de l'ordre du jour).....	26	10
XVI.	Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 15 de l'ordre du jour) .....	27	10
XVII.	Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 16 de l'ordre du jour) .....	28	11
XXVIII.	Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 17 de l'ordre du jour).....	29–34	11
XIX.	Règlement n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 18 de l'ordre du jour).....	35	12
XX.	Règlement n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 19 de l'ordre du jour) ....	36	12
XXI.	Règlement n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 20 de l'ordre du jour) .....	37	12
XXII.	Règlement no 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 21 de l'ordre du jour).....	38	12
XXIII.	Amendements communs aux Règlements nos 16, 44, 94, 129 et 137 (point 22 de l'ordre du jour).....	39–41	13
XXIV.	Projet de nouveau règlement sur les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size (point 23 de l'ordre du jour).....	42	13
XXV.	Projet de nouveau règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L (point 24 de l'ordre du jour) .....	43	13
XXVI.	Élection du Bureau (point 25 de l'ordre du jour) .....	44	14
XXVII.	Questions diverses (point 26 de l'ordre du jour).....	45–52	14
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	45	14
	B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP.....	46	14
	C. Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche .....	47	14
	D. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2017 du WP.29 .....	48	14
	E. Machine tridimensionnelle point H .....	49	15
	F. Systèmes de transport intelligents.....	50	15
	G. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) .....	51	15
	H. Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes).....	52	15
XXVIII.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 27 de l'ordre du jour).....	53	15
<b>Annexes</b>			
I.	Liste des documents (GRSP-62-...) distribués sans cote pendant la session .....		17
II.	Mandat du groupe de travail informel du Règlement technique mondial (RTM) n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) – Phase 2 .....		20
III.	Projets d'amendements à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1).....		23
IV.	Projets d'amendements au Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) .....		24
V.	Projets d'amendements au Règlement n° 22 (Casques de protection).....		28

VI.	Projets d'amendements au Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) .....	30
VII.	Projets d'amendements au Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) .....	32
VIII.	Projets d'amendements au Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) .....	37
IX.	Projets d'amendements au projet de nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L .....	38
X.	List of GRSP informal working groups.....	39

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-deuxième session à Genève du 12 au 15 décembre 2017, sous la présidence de M. J.-Wan Lee (République de Corée), en raison de l'absence de M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique), en vertu de l'article 13 du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et 2). Des experts des pays ci-après ont participé aux travaux conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur : Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Espagne, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République islamique d'Iran, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Tchèque. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes y ont également participé : Consumers International (CI), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voiture (Global NCAP), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). À l'invitation du secrétariat, un expert de la Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI) a aussi participé à la session.

2. Les documents informels distribués pendant la session sont énumérés dans l'annexe I du présent rapport.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/1 et Add.1  
Document informel GRSP-62-03.

3. Le GRSP a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/1 et Add.1) proposé pour la soixante-deuxième session, auquel étaient ajoutés les points 26 g), 26 h) et 27, ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-62-03). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure dans l'annexe X du présent rapport.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34.

4. L'expert du Royaume-Uni, s'exprimant au nom du Président du groupe de travail informel de la phase 2 du Règlement technique mondial (RTM) n° 7, a informé le GRSP que le groupe de travail informel n'avait pas encore décidé du moment auquel il comptait reprendre ses activités. Il a ajouté que des informations supplémentaires seraient communiquées à la session de mai 2018 du GRSP.

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

### A. Proposition d'amendement 2 (Phase 2)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/3  
Documents informels GRSP-62-15-Rev.1 et GRSP-62-16.

5. L'expert de l'Allemagne, s'exprimant au nom du Président du groupe de travail informel, a fait savoir au GRSP que le groupe s'était réuni le 24 novembre 2017. À cette occasion, le groupe avait établi une version de synthèse du projet d'amendement 2 au RTM n° 9 (GRSP-62-15-Rev.1), incorporant : a) la jambe d'essai souple (FlexPLI) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15) ; b) la nouvelle zone d'impact du pare-chocs (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2) et la suppression de la réserve pour étude concernant les valeurs de référence de l'évaluation des blessures (IARV) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/3). L'expert a aussi présenté le rapport d'activité du groupe de travail informel (GRSP-62-16) qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16. Le GRSP, n'étant pas encore à même d'adopter la proposition, a prié le secrétariat de distribuer les documents GRSP-62-15-Rev.1 et GRSP-62-16 sous une cote officielle en vue de leur examen final à sa session de mai 2018. Le GRSP a prié en outre le groupe de travail informel d'établir un projet de troisième additif à la Résolution mutuelle n° 1 de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998 comportant des schémas et des spécifications techniques relatifs à la jambe d'essai souple. Le GRSP a également prié le groupe de travail informel de prendre contact avec le fabricant de la FlexPLI pour avoir librement accès aux renseignements techniques susmentionnés. Enfin, le GRSP a décidé de solliciter l'approbation du WP.29 et du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à leurs sessions de mars 2018 afin de proroger d'une année le mandat du groupe de travail informel.

### B. Proposition d'amendement 3

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5.

6. En raison du manque de renseignements disponibles à ce sujet, le GRSP a décidé de reporter l'examen de ce point à sa session de mai 2018.

### C. Proposition d'amendement 4

*Document(s) :* Document informel GRSP-62-13.

7. L'expert de la République de Corée a présenté le rapport de situation (GRSP-62-13) de l'équipe spéciale des systèmes de capot actif pour la protection des piétons. Il a rappelé que les débats, au sein de l'équipe spéciale, se fondaient sur les protocoles d'essai du Programme d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (NCAP). Il a ajouté que l'équipe spéciale était convenue d'examiner les simulations numériques et les modèles de corps humain pour que l'amendement au RTM n° 9 et au Règlement n° 127 prenne en compte ces questions. Il a toutefois précisé que l'amendement ne porterait pas seulement sur la simulation mais permettrait d'employer d'autres méthodes telles que l'utilisation d'un mannequin d'essai. Enfin, il a déploré le manque de participation des Parties contractantes aux Accords de 1958 et 1998 et les a encouragées à s'investir davantage. Le GRSP a relevé que la proposition faite par le Président de l'équipe spéciale, dans son précédent exposé, de transformer l'équipe spéciale en groupe de travail informel, visait également à résoudre ce problème. Enfin, le GRSP est convenu de solliciter l'approbation du WP.29 et de l'AC.3, à leurs sessions de mars 2018, pour établir le groupe de travail informel.

## V. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/AC.3/49  
Documents informels GRSP-62-25-Rev.1 et GRSP-62-26.

8. L'expert du Japon, Coprésident du groupe de travail informel de la phase 2 du Règlement technique mondial (RTM) n° 13, a informé le GRSP des progrès réalisés par le groupe, et présenté le rapport de sa première réunion (GRSP-62-26), tenue à Bruxelles du 17 au 19 octobre 2017. Les contributions de plus de 50 experts avaient été reçues pour cette réunion au cours de laquelle le groupe avait présenté des informations actualisées concernant les travaux réglementaires, les recherches, les technologies et la production des véhicules. Il a ajouté que le groupe de travail informel avait aussi élaboré son propre mandat, soumis en tant que document informel (GRSP 62-25-Rev.1) pour approbation par le GRSP, et a annoncé que la prochaine réunion du groupe se tiendrait du 5 au 7 février 2018. Le GRSP a adopté le document GRSP 62-25-Rev.1, tel que reproduit dans l'annexe II du présent rapport, et il est convenu de le soumettre à la session de juin 2018 de l'AC.3. Enfin, il a été décidé de reprendre l'examen des travaux du groupe de travail informel à la session de mai 2018 du GRSP.

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

*Document(s)* : Documents informels GRSP-62-09 et GRSP-62-34.

9. Le Président du GRSP, s'exprimant au nom du Président du groupe de travail informel, M. D. Sutula, a signalé au GRSP que le groupe ne s'était pas encore réuni pour discuter des prochaines étapes de ses travaux mais souhaitait le faire avant de prendre toute décision. À cet effet, il a fait savoir au GRSP que le Président du groupe de travail informel indiquerait au WP.29 et à l'AC.3, à leurs sessions de mars 2018, que le mandat du groupe de travail informel avait été prorogé et l'informerait de ses futurs travaux.

10. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-62-09, dont l'objet était d'actualiser, dans l'additif 2 à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1), le renvoi à la norme ISO concernant le mannequin WorldSID du cinquantième centile. Il a demandé instamment au GRSP d'adopter l'amendement afin d'éviter toute discontinuité dans les essais d'homologation de type. L'expert de l'Australie a souscrit à la proposition, estimant qu'il s'agissait de la seule solution viable pour résoudre rapidement la question. L'expert de l'Allemagne a fait savoir au GRSP que son pays entendait informer le WP.29 de l'état actuel de la R.M.1. Il a demandé que les additifs à cette résolution, dont ceux qui avaient pour objet d'intégrer des dispositifs d'essai anthropomorphiques (mannequins utilisés pour les essais de choc) et d'arrêter les spécifications relatives au mannequin WorldSID du cinquantième centile, soient établis le plus rapidement possible sous leur forme définitive. Dans ce cadre, il a demandé instamment la création, sous l'égide du GRSP, d'un groupe consultatif d'experts comprenant des représentants des instituts de recherche, des laboratoires d'essais, des fabricants de mannequins et des constructeurs automobiles, qui soit chargé d'actualiser régulièrement la R.M.1. L'expert de la CLEPA a fait une déclaration analogue (GRSP-62-34), dans laquelle il a lancé un appel pour que soient ajoutées à la R.M.1 des descriptions précises des mannequins à utiliser pour les essais de choc, lesquelles étaient essentielles pour la bonne application des Règlements et des RTM. Enfin, le GRSP a adopté le document GRSP-62-09, tel que reproduit dans l'annexe III du présent rapport, et il a prié le secrétariat de le soumettre en tant que projet d'amendement 1 à l'additif 2 à la R.M.1 pour examen et mise aux voix aux sessions de mars 2018 du WP.29 et de l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/2018/36).

## **VII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 6 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2017/138  
ECE/TRANS/WP.29/2017/143.

11. Le Président du GRSP, s'exprimant au nom du Président du groupe de travail informel, a informé le GRSP que le représentant des États-Unis d'Amérique était chargé des préparatifs du vote concernant le projet de RTM relatif à la sécurité des véhicules, qui devrait avoir lieu à la session de mars 2018 de l'AC.3. Il a précisé que le groupe de travail informel avait examiné la question des chargeurs de batteries sans fil et était convenu de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine réunion. Le GRSP a noté que l'autorisation d'élaboration de la phase 2 (ECE/TRANS/WP.29/2017/143) avait été approuvée par l'AC.3 à sa session de novembre 2017 et que, par conséquent, le groupe de travail informel était prêt à poursuivre ses travaux, même avant l'inscription du RTM (phase 1) au Registre mondial de l'Accord de 1998.

12. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre à sa session de mai 2018 l'examen de l'avancement des travaux du groupe de travail informel.

## **VIII. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/23.

13. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/23 concernant la distance minimale à respecter entre les deux ancrages inférieurs effectifs (L1 et L2), qui visait à préciser que les rangées de sièges arrière ne pouvaient comporter qu'une seule place centrale, pour laquelle la distance minimale pouvait être réduite à 240 mm alors qu'elle était de 350 mm pour les autres sièges arrière. Le GRSP a adopté la proposition sans modification. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 09 d'amendements au Règlement n° 14, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

## **IX. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/24  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13  
Documents informels GRSP-62-06-Rev.2, GRSP-62-07-Rev.1  
et GRSP-62-08.

14. L'expert des Pays-Bas a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22, destinés à corriger des erreurs typographiques. L'expert du Japon a présenté les documents GRSP-62-06-Rev.2 (portant modification du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21), GRSP-62-07-Rev.1 (portant modification du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22) et GRSP-62-08, qui visaient à compléter la série des corrections à apporter. Enfin, le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22, tels que modifiés par l'annexe IV, ainsi que le document GRSP-62-08, tel que reproduit dans l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre ces propositions pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1, comme suit : a) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/21 en tant que correctif 1 au complément 9 à la série 06 d'amendements ; b) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22 en tant que correctif 1 au complément 1 à la série 07 d'amendements ; et c) le document GRSP-62-08 en tant que correctif 1 au complément 10 à la série 06 d'amendements et correctif 1 au complément 2 à la série 07 d'amendements.

15. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/24, qui visait à préciser à quel moment l'alerte de deuxième niveau devait se déclencher, y compris pour les occupants des places arrière. Le GRSP a adopté la proposition sans modification et prié le secrétariat de la soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que complément 3 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 16.

16. Enfin, l'expert de l'Australie a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13.

## **X. Règlement n° 17 (Résistance des sièges) (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/25  
Document informel GRSP-62-37.

17. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/25, qui visait à préciser que les ceintures de sécurité et leurs éléments devaient être encore en état de fonctionnement après l'essai de rétention. Il a ajouté que le texte actuel du Règlement ne prévoyait aucun moyen de refuser l'homologation de type en cas de destruction de l'enrouleur d'une ceinture de sécurité pendant un essai. L'expert de l'OICA a toutefois estimé que le texte proposé se prêtait encore à des erreurs d'interprétation. C'est pourquoi l'expert de l'Allemagne avait élaboré le document GRSP-62-37, en coopération avec les experts de la CLEPA et de l'OICA. Les experts de la Fédération de Russie et de l'Australie ont fait observer qu'il convenait de vérifier les renvois aux autres Règlements de l'ONU. L'expert de l'OICA a suggéré de soumettre la proposition en tant que nouvelle série d'amendements plutôt que sous forme de complément. L'expert de la France a toutefois estimé que la proposition devait être considérée comme un complément car elle apportait des précisions. Il a en outre émis une réserve pour étude. Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2018 et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-62-37 sous une cote officielle. Enfin, l'expert de l'Allemagne a proposé d'établir un groupe des services techniques pour traiter les problèmes d'interprétation relatifs au Règlement n° 44.

## **XI. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 10 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Documents informels GRSP-62-04, GRSP-62-10 et GRSP-62-19.

18. L'expert de la Belgique a présenté le document GRSP-62-04, qui visait à définir une périodicité plus adaptée pour l'inspection et le prélèvement aléatoire d'échantillons prévus à l'annexe 12 du Règlement, de sorte à garantir un contrôle effectif de la conformité de la production. Le GRSP a pris acte du document GRSP-62-10 visant à empêcher le recours à un identifiant unique, au motif que les dispositions du Règlement n° 22 prévoyaient que le numéro d'homologation contienne des renseignements particuliers qui seraient utiles pour les utilisateurs et pour les contrôles. Il a aussi noté que des dispositions identiques avaient déjà été introduites en ce qui concernait les dispositifs de retenue pour enfants, dans les Règlements n°s 44 et 129. Enfin, le GRSP a adopté les documents GRSP-62-04 et GRSP-62-10, tels que reproduits dans l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les deux propositions pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1, en tant que projet de complément 3 à la série 05 d'amendements au Règlement n° 22.

19. L'expert de la France a fait un exposé (GRSP-62-19) sur la nécessité de mettre à jour le Règlement compte tenu des résultats des dernières recherches en biomécanique concernant la protection de la tête. L'expert de la FIA a fait un exposé<sup>1</sup> sur les progrès réalisés par la Fédération concernant les casques de protection, à la lumière de son expérience des sports motorisés. Il a aussi fait savoir que la FIA entendait partager ses données d'expérience dans le domaine de l'amélioration des casques pour motocycles. Le GRSP est convenu, avec l'appui des experts de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Espagne, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de la Suède et de la Suisse, de demander l'accord du WP.29, à sa session de mars 2018, pour créer un groupe de travail informel des casques de protection chargé de traiter les questions techniques les plus pressantes. L'expert de l'Allemagne a fait valoir que, pour l'heure, la question des casques de protection destinés aux cyclistes utilisant des vélos dotés d'une assistance électrique au pédalage (pedelec) devrait être exclue du mandat du groupe de travail informel. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2018, sur la base d'un projet de mandat soumis par le groupe de travail informel, dans l'attente de l'accord du WP.29.

## **XII. Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/26  
Document informel GRSP-62-11.

20. Le GRSP est approuvé la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/26) selon laquelle une cabine montée sur le véhicule pourrait être fixée sur le banc d'essai à l'aide de blocs rigides en matière composite et/ou de chandelles métalliques, au lieu de blocs de bois (annexe 3, appendice 1, par. 1). Il est également convenu de la nécessité de fixer les véhicules à l'aide de câbles ou de chaînes aux fins de l'essai C. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-62-11, qui portait sur la tolérance relative à la position du dispositif de chargement pendant l'essai. Le GRSP a donné son accord de principe concernant ce document, et est convenu de fusionner les deux documents soumis à son examen et de reprendre les discussions à sa session de mai 2018 pour examiner d'éventuelles autres dispositions. Le secrétariat a été prié de distribuer à la prochaine session du GRSP le document GRSP-62-11 sous une cote officielle.

## **XIII. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/28  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/37  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/39  
Documents informels GRSP-62-17, GRSP-62-18, GRSP-62-27,  
GRSP-62-29, GRSP-62-33-Rev.1 et GRSP-62-39.

21. L'expert de Consumers International a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20, qui visait à éliminer progressivement les homologations accordées pour des dispositifs de retenue pour enfants (DRE) non intégraux relevant des groupes 2 ou 2/3. L'expert de la CLEPA était favorable à ce qu'il existe, à l'avenir, une série unique de dispositions (Règlement n° 129) auxquelles les fabricants de DRE pourraient se reporter. Il a toutefois exposé, dans le document GRSP-62-18, les raisons pour lesquelles il convenait de prévoir un délai suffisant pour assurer une transition fluide. En réponse à

<sup>1</sup> L'expert de la FIA a demandé que son exposé ne soit pas mis en ligne sur le site Web de la CEE. Il pourra toutefois être communiqué confidentiellement à tous les experts ayant participé à la session de décembre 2017 du GRSP sous la forme d'un fichier PDF.



l'exposé de la CLEPA, l'expert de Consumers International a fait valoir que le calendrier fixé pour l'élimination des homologations accordées conformément au Règlement n° 44 aux dispositifs des groupes 0, 0+ et 1 ne constituait pas un précédent pour l'élimination des homologations accordées aux dispositifs des groupes 2 et 2/3. Il a ajouté que, comme l'avait montré l'expérience passée des fabricants de DRE, il était possible de prévoir des délais d'adaptation courts, ce qui pourrait permettre aux consommateurs de bénéficier dès que possible de normes plus efficaces. L'expert de la France a toutefois estimé que les dispositions transitoires introduites dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20 étaient inapplicables sur le plan administratif et il a proposé de ménager un délai d'une année pour ne plus accorder de nouvelles homologations de type. L'expert du Royaume-Uni a appelé à trouver un compromis pour permettre au secteur d'éliminer progressivement ce type de dispositions du Règlement n° 44. Enfin, le GRSP a approuvé les dispositions transitoires énoncées dans le document GRSP-62-29 et a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/20, tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de le soumettre aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1, en tant que projet de complément 14 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44.

22. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/28, concernant le bien-fondé de l'utilisation du symbole Y pour signaler la présence d'une sangle d'entrejambe ainsi que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33, destiné à autoriser l'utilisation de renseignements numériques destinés au consommateur. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/28 sans modification et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33 tel que modifié ci-dessous. Le secrétariat a été prié de soumettre les deux propositions en les incorporant (voir par. 21) au projet de complément 14 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

*Paragraphe 15.2.2, modifier comme suit :*

« 15.2.2 Pour les dispositifs de retenue pour enfants des catégories "usage restreint" et "semi-universel", le texte d'information, **au moins imprimé en toutes lettres**, doit être placé de manière à être bien visible pour l'acheteur sur le lieu de vente sans qu'il soit nécessaire d'enlever l'emballage : ... ».

23. L'expert de la France, s'exprimant au nom du groupe chargé des aspects techniques, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/37, qui visait à rendre plus précis le protocole d'essai concernant la force nécessaire pour ouvrir les attaches ISOFIX, et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38, qui visait à préciser le protocole d'essai concernant l'emplacement et la fixation du dispositif de retenue pour enfants sur le véhicule. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-62-27, qui portait modification des figures explicatives de la procédure de mesure, dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/37 sans modification et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/38 tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les deux propositions en les intégrant (voir par. 21 et 22) au projet de complément 14 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

24. L'expert des Pays-Bas a fait un exposé (GRSP-62-39) pour présenter le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/39, qui avait pour objet d'éviter que la ceinture ne se trouve dans une position susceptible d'occasionner des traumatismes aux enfants utilisant des DRE de classe non intégrale. L'expert de la CLEPA a approuvé en principe la proposition mais a réclamé des précisions. En conséquence, l'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-62-33-Rev.1. Enfin, le GRSP est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2018 et il a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-62-33-Rev.1 sous une cote officielle.

#### **XIV. Règlement n° 94 (Choc avant) (point 13 de l'ordre du jour)**

25. Selon l'expert du Global NCAP, les véhicules de la catégorie L<sub>7</sub> rencontraient un succès croissant et il y avait fort à parier qu'il allait en être de même dans les pays émergents. Il a demandé instamment que ces véhicules soient conçus de sorte à donner des résultats satisfaisants aux essais de choc avant et de choc latéral, ainsi qu'aux essais de protection des piétons. Il a rappelé au GRSP que les essais de chocs réalisés sur des véhicules de la catégorie L<sub>7</sub> tels que ceux qui avaient été exposés sur le parking du Palais des Nations (voir ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 86) avaient donné de mauvais résultats. L'expert de la France a observé que le nombre de véhicules de cette catégorie en circulation dans son pays restait faible (0,5 %). Il a suggéré de fixer des priorités et de définir les principaux problèmes à régler pour ces véhicules ainsi que pour les véhicules d'autres catégories. L'expert de l'Australie a informé le GRSP que son pays avait décidé d'arrêter des prescriptions relatives à la résistance minimale en cas d'accident pour les véhicules des catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub>. Il a ajouté que l'Australie n'avait pas inscrit les catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub> de véhicules dans sa législation et que ces véhicules relevaient de la catégorie M<sub>1</sub> et étaient tenus de se conformer aux normes nationales applicables aux voitures particulières, notamment en matière de comportement au choc. En conséquence, on trouvait très peu de véhicules des catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub> en Australie. L'expert de la République de Corée a rappelé au GRSP l'exposé qu'il avait fait à la session de mai 2017 du Groupe (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61, par. 31), concernant un plan visant à mettre en œuvre des prescriptions de sécurité en matière de « micromobilité ». Ce plan prévoyait que le Programme coréen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Korean NCAP) comprenne des prescriptions relatives au comportement au choc. L'expert de Consumers International a souscrit à la déclaration du représentant du Global NCAP et il a rappelé au GRSP que le Forum mondial avait recommandé, à sa session de juin 2017 (voir ECE/TRANS/WP.29/1141, par. 41), de traiter la question de l'aptitude à la circulation concernant cette catégorie de véhicules, tout particulièrement en cas de choc avant. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2018.

#### **XV. Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 14 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40.

26. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40, qui visait à définir les conditions d'ouverture des portières après un essai de collision. L'expert de l'OICA s'est dit préoccupé par l'interprétation des résultats obtenus et il a souligné qu'il convenait d'adopter une procédure d'essai raisonnable et reproductible. L'expert de l'Italie a approuvé la proposition en principe mais a réclamé des indications plus détaillées pour éviter les erreurs d'interprétation. L'expert de l'Allemagne a précisé que la procédure d'essai était déjà décrite dans le protocole d'essai du Programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Euro NCAP). Il a toutefois suggéré de traiter cette question en collaboration avec l'expert de l'OICA, en vue de mettre au point une procédure d'essai reproductible. Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2018 sur la base d'une proposition révisée.

#### **XVI. Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 15 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7  
Document informel GRSP-62-31.

27. L'expert de la Belgique a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-62-31, qui visait à corriger les dispositions transitoires conformément aux Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent (ECE/TRANS/WP.29/2017/107) (voir par. 47 ci-après). Il a expliqué qu'il convenait de

confirmer que les homologations de types déjà délivrées au moment de l'adoption des séries 01 et 02 d'amendements restaient valables. Le GRSP a reconnu l'importance de cette question et il a souscrit en principe à la proposition, en attendant son adoption officielle à sa session de mai 2018. Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-62-31 sous une cote officielle à la prochaine session.

## **XVII. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 16 de l'ordre du jour)**

28. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point.

## **XVIII. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 17 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/29  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/30  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/31  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/32  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/33  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/34  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/35  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/36  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/42  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/43  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/44  
Documents informels GRSP-62-20, GRSP-62-21, GRSP-62-22,  
GRSP-62-23, GRSP-62-28 et GRSP-62-30.

29. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/29, qui visait à aligner les prescriptions du Règlement n° 129 avec celles du Règlement n° 44 concernant le comportement de la ceinture de sécurité pour adultes. Le GRSP a adopté la proposition sans modification et a prié le secrétariat de la soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 129.

30. L'expert de la France a retiré les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/30, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/31 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/32 pour une nouvelle révision. Il a aussi présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/34, dans lequel il était proposé de supprimer la mention « déformation du thorax, pression sur l'abdomen (choc avant) ». Le GRSP a adopté cette proposition sans modification et il a prié le secrétariat de la soumettre en tant que projet de complément 7 à la version initiale du Règlement n° 129, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

31. Rappelant les modifications identiques apportées au Règlement n° 44 (voir par. 23 ci-dessus), l'expert de la France a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/35 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/36, qui visaient à rendre plus précis le protocole d'essai concernant la force nécessaire pour ouvrir les attaches ISOFIX. Le GRSP a adopté les deux propositions sans modification et a prié le secrétariat de les soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1, en tant que projet de complément 4 à la série 01 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/35) et de les incorporer (voir par. 29 ci-dessus) au projet de complément 3 à la série 02 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/36) au Règlement n° 129.

32. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-62-23, qui visait à préciser, dans le texte du Règlement, les prescriptions d'essai concernant la toxicité des matériaux. Le GRSP a adopté la proposition telle que reproduite dans l'annexe VII du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition pour examen et mise aux voix aux

sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1, en l'incorporant (voir par. 29 et 31) au projet de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 129.

33. L'expert de la France, en sa qualité de Président du groupe de travail informel des dispositifs améliorés de retenue pour enfants (DARE), a fait un exposé (GRSP-62-28) sur l'avancement des travaux relatifs au projet de série 03 d'amendements au Règlement (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41). Il a aussi présenté le document GRSP-62-20, qui comprenait une définition de la sangle de fixation inférieure et des ancrages pour fixation inférieure ainsi que des dispositions s'y rapportant. Le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41 a fait l'objet de plusieurs observations et modifications, concernant notamment l'ajout de dispositions transitoires tenant compte du document ECE/TRANS/WP.29/2017/107. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41 tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 129 pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1. Le GRSP a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-62-20 sous une cote officielle à la session de mai 2018 du GRSP.

34. Enfin, l'expert de la France a retiré les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/42, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/43 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/44. En outre, il a fait valoir que le groupe de travail informel des DARE pouvait être dissout, puisque ses principaux objectifs avaient été atteints.

## **XIX. Règlement n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 18 de l'ordre du jour)**

35. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point.

## **XX. Règlement n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 19 de l'ordre du jour)**

36. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point.

## **XXI. Règlement n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 20 de l'ordre du jour)**

37. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point.

## **XXII. Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 21 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel GRSP-62-05.

38. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-62-05, qui avait pour objet de supprimer le renvoi au moment de flexion de la force de compression axiale. Le GRSP a adopté la proposition telle que reproduite dans l'annexe VIII du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de complément 1 à la version initiale du Règlement n° 137 et en tant que projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 137.

### **XXIII. Amendements communs aux Règlements n<sup>os</sup> 16, 44, 94, 129 et 137 (point 22 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27  
Document informel GRSP-62-14.

39. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-62-14, qui visait à substituer une nouvelle proposition à celle avancée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27 (soumis par l'expert de la Commission européenne) concernant les informations figurant sur l'étiquette de mise en garde en cas d'installation d'un dispositif de retenue pour enfants sur un siège avant équipé d'un coussin gonflable frontal actif. Il a suggéré que la proposition soit adoptée en tant que nouvelle série d'amendements au Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) plutôt que comme complément, et a proposé de regrouper ce type de prescriptions dans le Règlement n° 16 uniquement. Il a aussi soulevé le problème que représentait la nécessité de traduire, dans toutes les langues pertinentes, les renseignements détaillés relatifs à la mise en garde, qui devraient figurer dans le manuel de l'utilisateur.

40. L'expert de l'Australie a expliqué qu'il était obligatoire, dans son pays, d'apposer dans les véhicules une étiquette de mise en garde contre les dangers des coussins gonflables en vertu d'une réglementation nationale exigeant que les véhicules satisfassent aux prescriptions du Règlement n° 94. Il a ajouté que, bien que son pays dispose également d'une réglementation qui intègre les dispositions du Règlement n° 16, celle-ci n'imposait pas que les véhicules se conforment aux prescriptions du Règlement n° 16 concernant l'étiquette de mise en garde contre les dangers des coussins gonflables. C'est pourquoi il estimait que retirer du Règlement n° 94 la prescription relative à l'apposition d'une telle étiquette reviendrait à introduire une faille dans la réglementation, qui permettrait de commercialiser sur le marché australien des véhicules dépourvus de ces étiquettes.

41. Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2018. Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-62-14 sous une cote officielle à la prochaine session, dans l'attente de la soumission par l'expert de l'OICA d'une éventuelle proposition révisée.

### **XXIV. Projet de nouveau règlement sur les systèmes d'ancrages ISOFIX, les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et les positions i-Size (point 23 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel GRSP-58-13.

42. L'expert de l'Australie a retiré les documents GRSP-58-13 et le GRSP est convenu de supprimer ce point de l'ordre du jour de sa session de mai 2018.

### **XXV. Projet de nouveau règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L (point 24 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19  
Documents informels GRSP-62-01 et GRSP-62-02.

43. L'expert du Japon a présenté le projet de Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19) et fait un exposé (GRSP-62-01). Le GRSP a relevé que le document GRSP-62-02 rendait compte des modifications apportées à la proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19) par rapport aux modifications initialement introduites pendant la session de mai 2017 du GRSP (GRSP-61-03). L'expert du Royaume-Uni a suggéré d'intégrer ces dispositions dans le Règlement n° 134 plutôt que d'élaborer un nouveau Règlement. L'expert du Japon a cependant rappelé que le but recherché dans le document qu'il avait soumis était bien d'établir un Règlement distinct régissant les conditions particulières liées à la catégorie L

de véhicules, concernant notamment : a) les chocs frontaux et latéraux ; b) les fuites du système d'alimentation en carburant ; et c) le stationnement. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19, tel que modifié par l'annexe IX du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

## **XXVI. Élection du Bureau (point 25 de l'ordre du jour)**

44. En application de l'article 37 du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et 2), le GRSP a procédé à l'élection de son Bureau. Les représentants présents et votants des Parties contractantes ont réélu à l'unanimité M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique) Président et M. J.W. Lee (République de Corée) Vice-Président pour les sessions du GRSP prévues en 2018.

## **XXVII. Questions diverses (point 26 de l'ordre du jour)**

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

*Document(s) :* Document informel GRSP-62-38.

45. L'expert de la République de Corée a informé le GRSP des résultats obtenus sur la base de la réglementation adoptée récemment aux fins de la mise en œuvre des dispositions de la législation coréenne relatives aux témoins de port de ceinture et à la jambe d'essai souple FlexPLI (GRSP-62-38).

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

46. L'expert du Japon a déclaré qu'une liste actualisée des définitions et sigles devrait être ajoutée à la suite de l'adoption du Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L.

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

47. Le Groupe de travail a noté que la révision 3 de l'Accord de 1958 était entrée en vigueur le 14 septembre 2017. Il a également été signalé que les Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent (ECE/TRANS/WP.29/2017/107, Corr.1 et Add.1) avaient été adoptées à la session de novembre 2017 du WP.29 (voir ECE/TRANS/WP.29/1135, par. 53). Il a, en outre, été noté que le Règlement n° 0 (ECE/TRANS/WP.29/2017/8) ainsi que le document explicatif et le document de questions et réponses y relatifs (ECE/TRANS/WP.29/2017/9 et ECE/TRANS/WP.29/2017/31) avaient été adoptés par le WP.29 à cette même session et que le Règlement n° 0 devait entrer en vigueur en juin 2018. Toutefois, en raison du processus de notification administrative, le Règlement n° 0 ne serait pleinement applicable qu'à partir du printemps 2019.

### **D. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2017 du WP.29**

48. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants des 172<sup>e</sup> et 173<sup>e</sup> sessions du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1131 et ECE/TRANS/WP.29/1135).

## **E. Machine tridimensionnelle point H**

*Document(s)* : Document informel GRSP-62-24.

49. L'expert de l'Espagne, en sa qualité de Président du groupe de travail informel de l'harmonisation des spécifications du gabarit tridimensionnel point H, a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux dudit groupe (GRSP-62-24). L'expert de l'OICA a expliqué que le gabarit tridimensionnel point H était utilisé pour l'amélioration de la sécurité et du confort des véhicules. Il a ajouté que les normes les plus récentes dans ce domaine ne correspondaient pas à celles qui figuraient dans les Règlements et qu'il existait différentes versions du gabarit sur le marché.

## **F. Systèmes de transport intelligents**

50. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point.

## **G. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus))**

*Document(s)* : Documents informels GRSP-62-12, GRSP-62-35 et GRSP-62-36 ; vidéos n°s 1 et 2.

51. L'expert de l'Allemagne a présenté deux exposés (GRSP-62-35 et GRSP-62-36) pour introduire une proposition d'amendement (GRSP-62-12) au Règlement, visant à supprimer les essais statiques et à améliorer les essais dynamiques de l'ancrage des sièges. S'appuyant également sur les vidéos n°s 1 et 2, il a fait valoir que les ancrages de siège soumis à des essais statiques n'atteignaient pas le même niveau de sécurité que ceux qui avaient été soumis à des essais dynamiques et que, par conséquent, ils ne pouvaient être considérés comme équivalents. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2018 et il a chargé le secrétariat de diffuser le document GRSP-62-12 sous une cote officielle.

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

*Document(s)* : document informel GRSP-62-32.

52. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-62-32, portant sur une question relative aux dispositions transitoires (voir par. 27) similaire à celle qui a été examinée s'agissant du Règlement n° 100. Le Groupe de travail a approuvé la proposition et demandé au secrétariat de diffuser le document sous une cote officielle à sa session de mai 2018.

## **XXVIII. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 27 de l'ordre du jour)**

53. La soixante-troisième session doit se tenir à Genève du 14 mai à 9 h 30 au 18 mai 2018 à 12 h 30. Le GRSP a noté que la date limite de communication des documents officiels au secrétariat était fixée au 16 février 2018, soit douze semaines avant la session. Le GRSP a approuvé l'ordre du jour provisoire ci-après :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête).
3. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) :
  - a) Proposition d'amendement 2 (phase 2) ;
  - b) Proposition d'amendement 3 ;
  - c) Proposition d'amendement 4.
4. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).

5. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (mannequins WorldSID).
6. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques.
7. Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes)
8. Règlement n° 14 (Ancrages de ceintures de sécurité).
9. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité).
10. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
11. Règlement n° 22 (Casques de protection).
12. Règlement n° 29 (Cabines de véhicules utilitaires).
13. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).
14. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus))
15. Règlement n° 94 (Choc avant).
16. Règlement n° 95 (Collision latérale).
17. Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).
18. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons).
19. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
20. Règlement n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
21. Règlement n° 135 (Essais de choc latéral contre un poteau).
22. Règlement n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
23. Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
24. Amendements communs aux Règlements n<sup>os</sup> 16, 44, 94, 129 et 137.
25. Sécurité des enfants dans les autobus et les autocars.
26. Questions diverses :
  - a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive ;
  - b) Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP ;
  - c) Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche ;
  - d) Points à retenir de la session de mars 2018 du WP.29 ;
  - e) Gabarit tridimensionnel point H ;
  - f) Systèmes de transport intelligents.



## Annexe I

### Liste des documents (GRSP-62-...) distribués sans cote pendant la session

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
01	Japon	24	E	(Japan) Draft New Regulation (UNR) on Hydrogen-Fuelled Vehicles of Categories L1, L2, L3, L4 and L5	a)
02	Japon	24	E	(Japan) Draft New Regulation (UNR) on Hydrogen-Fuelled Vehicles of Categories L1, L2, L3, L4 and L5	a)
03	Président du GRSP	1	E	Running order of the sixty-second session of GRSP	a)
04	Belgique	10	E	Proposal for Supplement 3 to the 05 series of amendments Regulation No. 22 (Protective helmets)	d)
05	Japon	1	E	Proposal for Supplement 1 to UN Regulation No. 137 and Supplement 1 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems)	a)
06/Rev.2	Secrétariat	8	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 9 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	d)
07/Rev.1	Secrétariat	8	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 1 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	d)
08	Japon	8	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 10 to the 06 series of amendments and Corrigendum 1 to Supplement 2 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	d)
09	OICA	5	E	Draft amendments to Mutual Resolution M.R.1, Addendum2 (specifications of WorldSID 50th male side impact dummy) - ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.1	d)
10	Secrétariat	10	E	Proposal for Supplement 3 to the 05 series of amendments Regulation No. 22 (Protective helmets)	d)
11	Allemagne	11	E	Proposal for Supplement 4 to the 03 series of amendments to Regulation No. 29 (Cabs of commercial vehicles)	b)
12	Allemagne	26 g)	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages (buses))	a)
13	République de Corée	3 c)	E	Status Report of the Task Force of Deployable Pedestrian Protection Systems (TF-DPPS)	a)
14	OICA	22	E	Collective amendments to UN Regulations Nos. 16, 94, and 137	b)
15/Rev.1	Groupe de travail informel de la phase 2 du RTM n° 9	3 a)	E	Draft Amendment 2 – Revision 1 of UN GTR No. 9 - Submitted by the Informal Working Group on global technical regulation No. 9	b)
16/Rev.1	France	3 a)	E	(IWG GTR9 PH2) Sixth progress report of the informal working group on UN Global Technical Regulation No. 9	b)
17	CLEPA	12	E	Proposal for supplement 14 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (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>Suite donnée</i>
18	CLEPA	12	E	Response to ANEC proposal for Booster phase out in UN Regulation No. 44	a)
19	France	10	E	French considerations on UN Regulation No. 22 - Protective Helmets	a)
20	France	17	E	Proposal for Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	b)
21	France	17	E	Proposal for Supplement 4 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	a)
22	France	17	E	Proposal for Supplement 5 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	a)
23	CLEPA	17	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 1 to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	d)
24	Groupe de travail informel du gabarit tridimensionnel point H	26 e)	E	Status Report of the IWG of the Three-Dimensional H-Point Machine (3D-HPM)	a)
25/Rev.1	Groupe de travail informel de la phase 2 du RTM n° 13	4	E	Terms of Reference for the informal working group of Phase 2 of GTR No.13, Hydrogen and Fuel Cell Vehicles	d)
26	Groupe de travail informel de la phase 2 du RTM n° 13	4	E	First meeting of the Informal Working Group on Hydrogen and Fuel Cell Vehicles Global Technical Regulation No. 13 (Phase 2)	d)
27	CLEPA	12	E	Proposal for supplement 14 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child restraint systems)	d)
28	France	17	E	Sixty-second session of GRSP - UN Regulation No. 129 Phase 3	a)
29	CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 14 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child restraint systems)	d)
30	France	17	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) - Amending ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/41	a)
31	OICA	15	E	Draft Supplement 4 to the 02 series of amendments and draft Supplement 5 to the 01 series of amendments to UN Regulation 10	b)
32	OICA	26 h)	E	Draft Supplement 2 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	a)
33/Rev.1	Pays-Bas	12	E	(The Netherlands) Proposal for Supplement 14 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child restraint systems) - Amending ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/39	b)
34	CLEPA	5	E	CLEPA statement concerning the description of Crash test dummies and Validation tools in UN Regulations and GTRs	a)
35	Allemagne	26 g).	E	UN-Regulation No. 80 - Comparative study between static and dynamic test procedure	a)
36	Allemagne	26 g).	E	UN-Regulation No. 80 - Systems comparison of static and dynamic test procedure	a)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
37	Allemagne	9	E	Proposal for Supplement 5 to the 08 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats) - Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/25	b)
38	République de Corée	26 a)	E	Exchange of information on national requirements on passive safety (Republic of Korea); Item 26(a): Exchange of information on national requirements on passive safety (Republic of Korea)	a)
39	Pays-Bas	12	E	Explanation in pictures to ECE/TRANS/WP29/GRSP/2017/39	a)

*Notes :*

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document dont l'examen doit être poursuivi à la session suivante sous une cote officielle.
- c) Document dont l'examen doit être poursuivi à la session suivante sans cote officielle.
- d) Document adopté et à soumettre au WP.29.

## Annexe II

### **Mandat du groupe de travail informel du Règlement technique mondial (RTM) n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) – Phase 2**

**Texte adopté sur la base du document GRSP-62-25-Rev.1  
(voir par. 8 du présent rapport)**

#### **A. Introduction**

1. En juin 2013, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) ont mis au point le Règlement technique mondial (RTM) n° 13 sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV). Le RTM a été élaboré durant la phase 1 par le Sous-Groupe de la sécurité (SGS). Il contient des dispositions relatives à la sécurité pour les véhicules à hydrogène, le système d'alimentation en carburant et le système à haute tension des HFCV. Le RTM a par la suite été adopté et transposé dans les réglementations nationales par plusieurs Parties contractantes à l'Accord de 1998. Certaines des dispositions dont l'élaboration nécessitait de longues recherches ont été reportées à la phase 2.

2. En mars 2017, l'AC.3 a appuyé dans son ensemble une proposition soumise par le Japon, la République de Corée et l'Union européenne visant à mettre sur pied un groupe de travail informel pour préparer la phase 2 du RTM n° 13, dans le cadre de l'Accord de 1998.

3. Le présent document expose le mandat du groupe de travail informel, y compris son objectif, son domaine d'activité, ses principes de fonctionnement, son calendrier et les résultats attendus de ses travaux.

#### **B. Objectifs du groupe de travail**

4. L'objectif du groupe de travail informel est de mettre au point les dispositions de sécurité supplémentaires qui n'ont pu être adoptées au cours de la phase 1 et/ou qui nécessitaient des recherches supplémentaires. Le groupe de travail informel sera également chargé de mettre à jour et de préciser les prescriptions et les procédures d'essai figurant dans le RTM n° 13, sur la base des données nouvelles et de l'utilisation routière réelle.

5. Les dispositions qui conféreront des niveaux de sécurité équivalents à ceux des véhicules à essence classiques énonceront dans toute la mesure possible des exigences fonctionnelles et reposeront sur des données scientifiques, de façon à ne pas freiner les progrès techniques. Les travaux de la phase 2 doivent comprendre les points suivants (l'inclusion de toute question additionnelle proposée devra être approuvée par consensus par le groupe de travail informel) :

- a) Révision possible du champ d'application pour prendre en compte d'autres classes de véhicules ;
- b) Possibilité d'harmoniser les prescriptions relatives aux essais de choc des véhicules ;
- c) Possibilité de renvoyer aux prescriptions existantes du RTM sur les véhicules électriques en ce qui concerne la haute tension ;
- d) Prescriptions concernant la compatibilité des matériaux et les effets de fragilisation par l'hydrogène ;
- e) Prescriptions concernant l'embout de remplissage ;

- f) Évaluation de l'essai de rupture par contrainte de longue durée proposé dans le cadre de la phase 1 ;
- g) Examen des résultats de recherche communiqués après l'achèvement de la phase 1, en particulier les résultats des recherches portant sur la sécurité électrique, les systèmes de stockage de l'hydrogène et la sécurité après un choc ; et
- h) Examen d'une valeur inférieure ou égale à 200 % de la pression de service nominale du véhicule (PSN) comme pression minimale d'éclatement pour certains types de réservoirs à carburant ;
- i) Examen d'un système d'écran de protection en cas de défaillance de la résistance d'isolement.

## **D. Principes de fonctionnement**

- a) Le groupe de travail informel sera parrainé par le Japon, la République de Corée et l'Union européenne. Il sera dirigé par deux Coprésidents (Japon et États-Unis d'Amérique), deux Vice-Présidents (Chine et République de Corée) et un Secrétaire issu de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) ;
- b) Le groupe de travail informel est un sous-groupe du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Il est ouvert à tous les participants du GRSP, y compris aux Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 et aux organisations non gouvernementales ;
- c) Le groupe de travail informel rendra compte de ses activités au GRSP, au WP.29 et à l'AC.3 ;
- d) L'anglais sera la langue officielle du groupe ;
- e) Tous les documents devront être soumis au Secrétaire du groupe sous une forme électronique appropriée ;
- f) Les documents seront mis en forme au moins (dix) jours ouvrables avant la réunion. Ils seront affichés sur le site Web de l'ONU au moins (cinq) jours ouvrables avant les réunions ;
- g) Le Secrétaire du groupe de travail informel distribuera à tous les membres un projet de procès-verbal des réunions dans un délai de (quinze) jours ouvrables suivant une réunion en vue de son adoption officielle à la réunion suivante ;
- h) Les décisions et les propositions du groupe sont prises par consensus. En l'absence de consensus, les Présidents du groupe peuvent présenter les différents points de vue au GRSP, dont ils pourront, le cas échéant, solliciter l'avis ;
- i) Les réunions se tiendront avec l'accord de la majorité des participants, sur proposition conjointe des Présidents du groupe de travail informel. Elles pourront se tenir en présence des participants ou sous forme virtuelle par Internet ;
- j) L'ordre du jour provisoire est établi par la direction du groupe de travail informel. Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour. Le deuxième point est le procès-verbal de la session précédente, suivie des questions techniques et des éléments divers.

## **E. Calendrier et résultats attendus**

Octobre 2017 : Première réunion du groupe de travail informel ;

Novembre 2017 : Rapport au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) ;

Décembre 2017 : Rapport au GRSP ;

Février 2018 : Deuxième réunion du groupe de travail informel ;

Mai 2018 : Rapport au GRSP ;

Juin 2018 : Troisième réunion du groupe de travail informel ;

Juin 2018 : Rapport au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) ;

Octobre 2018 : Quatrième réunion du groupe de travail informel ;

Novembre 2018 : Rapport au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) ;

Décembre 2018 : Rapport au GRSP ;

2019-2020 : Trois réunions du groupe de travail informel par an avec la communication de rapports périodiques pour les sessions du WP.29 et du GRSP ;

Fin 2020 : Achèvement prévu de la phase 2 du RTM n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).

## Annexe III

### Projets d'amendements à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1)

#### Amendements adoptés sur la base du document GRSP-62-9 (voir par. 10 du présent rapport)

*Paragraphe 1.1, modifier comme suit :*

- « 1.1 Le présent additif contient les spécifications relatives au dispositif d'essai anthropométrique WorldSID homme du cinquantième centile (mannequin WorldSID homme du cinquantième centile) destiné aux essais de véhicules routiers en vue de la protection des passagers contre les chocs latéraux. On trouvera dans la norme ISO 15830:2013, **ou la norme ISO 15830:2013 modifiée par la norme ISO/TS 15830-5:2017**, des spécifications détaillées sur la conception, la certification, le montage et le démontage du mannequin WorldSID homme du cinquantième centile. Les spécifications pertinentes devraient être incorporées au présent additif dès que possible. ».

*Paragraphe 1.3, modifier comme suit :*

- « 1.3 Jusqu'à ce que les spécifications pertinentes soient incorporées au présent additif, le mannequin WorldSID homme du cinquantième centile destiné aux essais réglementaires en application des règlements susmentionnés doit être monté et certifié conformément aux dispositions de la norme ISO 15830:2013, **ou de la norme ISO 15830:2013 telle que modifiée par la norme ISO/TS 15830-5:2017**, en ce qui concerne les mannequins dotés de deux demi-bras. ».

## Annexe IV

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

#### Modifications apportées au document ECE/TRANS/ WP.29/GRSP/ 2017/21 (voir par. 14 du présent rapport)

*Paragraphe 6.4.1.4.1.1*, modifier comme suit :

« 6.4.1.4.1.1 Dans le cas du conducteur, le contact du thorax avec le dispositif de direction est autorisé, si ce dernier satisfait aux prescriptions du Règlement n° 12 et à condition que le contact ait lieu à une vitesse ne dépassant pas 24 km/h. Pour évaluer le respect de cette prescription, le siège doit **être dans la position** définie au paragraphe 7.7.1.5 ci-après. ».

*Paragraphe 8.3.6*, modifier comme suit :

« 8.3.6 Toute place assise i-Size doit permettre l'installation des gabarits SIRE ISOFIX "ISO/F2X" et "ISO/R2" et satisfaire aux prescriptions concernant le volume imparti au socle de la béquille, tel qu'il est défini dans l'appendice 2 de l'annexe 17, ainsi que du gabarit de "siège rehausseur" "ISO/B2" tel qu'il est défini à l'appendice 5 de l'annexe 17, sans utilisation des attaches ISOFIX (voir vue détaillée B). Il doit être possible d'occuper toutes les places assises i-Size adjacentes simultanément. Ceci est considéré comme démontré lorsque les plans verticaux médians des places adjacentes sont distants d'au moins 440 mm.

... ».

*Annexe 17,*

*Appendice 2, paragraphe 3.1*, modifier comme suit :

« 3.1 On doit pouvoir installer le SIRE, avec ou sans volume imparti au socle de la béquille i-Size, sans interférence avec les aménagements intérieurs du véhicule. La base du SIRE doit avoir un angle de tangage de  $15^\circ \pm 10^\circ$  au-dessus d'un plan horizontal passant par le système d'ancrages ISOFIX. Les attaches ISOFIX, selon la vue détaillée Y des figures 1 à 8,... ».

*Appendice 2, paragraphe 3.3*, modifier comme suit :

« 3.3 Si les prescriptions ci-dessus ne sont pas satisfaites ... Ces autres positions doivent être décrites dans le manuel du véhicule et incluses dans les informations données **dans l'appendice 3** de la présente annexe. ... ».

*Appendice 5, paragraphe 4*, modifier comme suit :

« 4. Gabarits pour dispositifs de retenue pour enfants de type siège rehausseur :

...

Les gabarits ci-dessus doivent être construits de manière à avoir une masse de  $7 \text{ kg} \pm 1 \text{ kg}$  et avoir la robustesse et la rigidité nécessaires pour satisfaire aux exigences fonctionnelles. ».

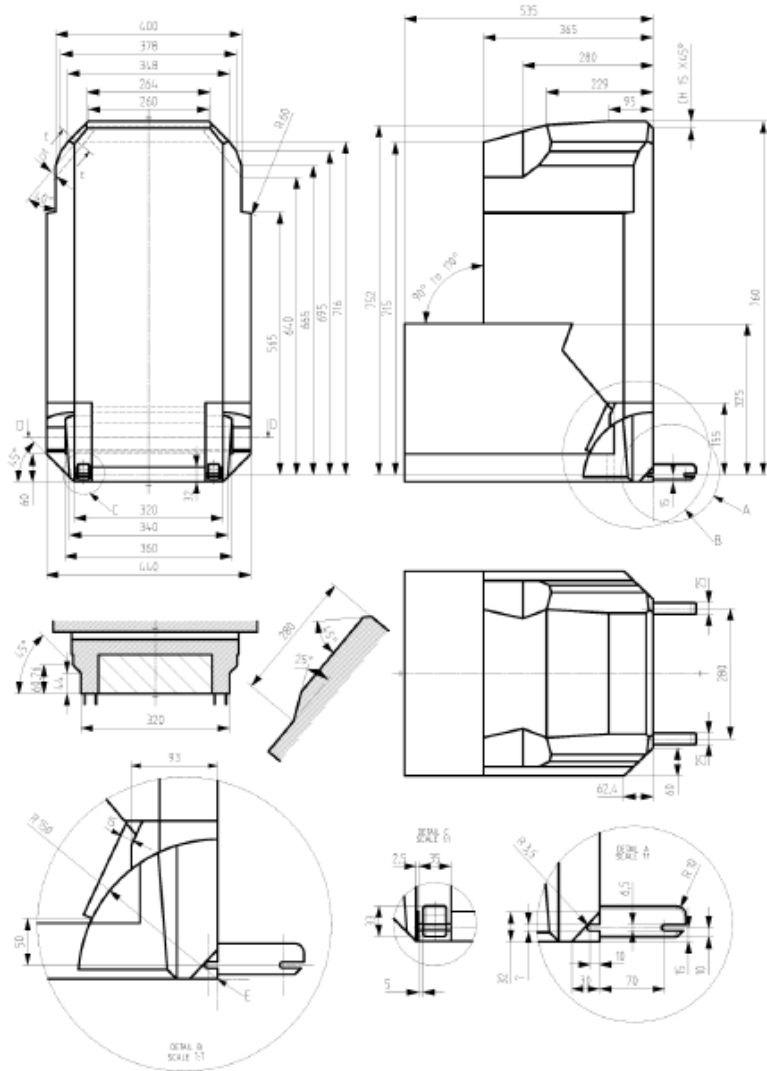


Appendice 5, figure 2 ISO B2, modifier comme suit :

« Figure 2

...

Dimensions en millimètres

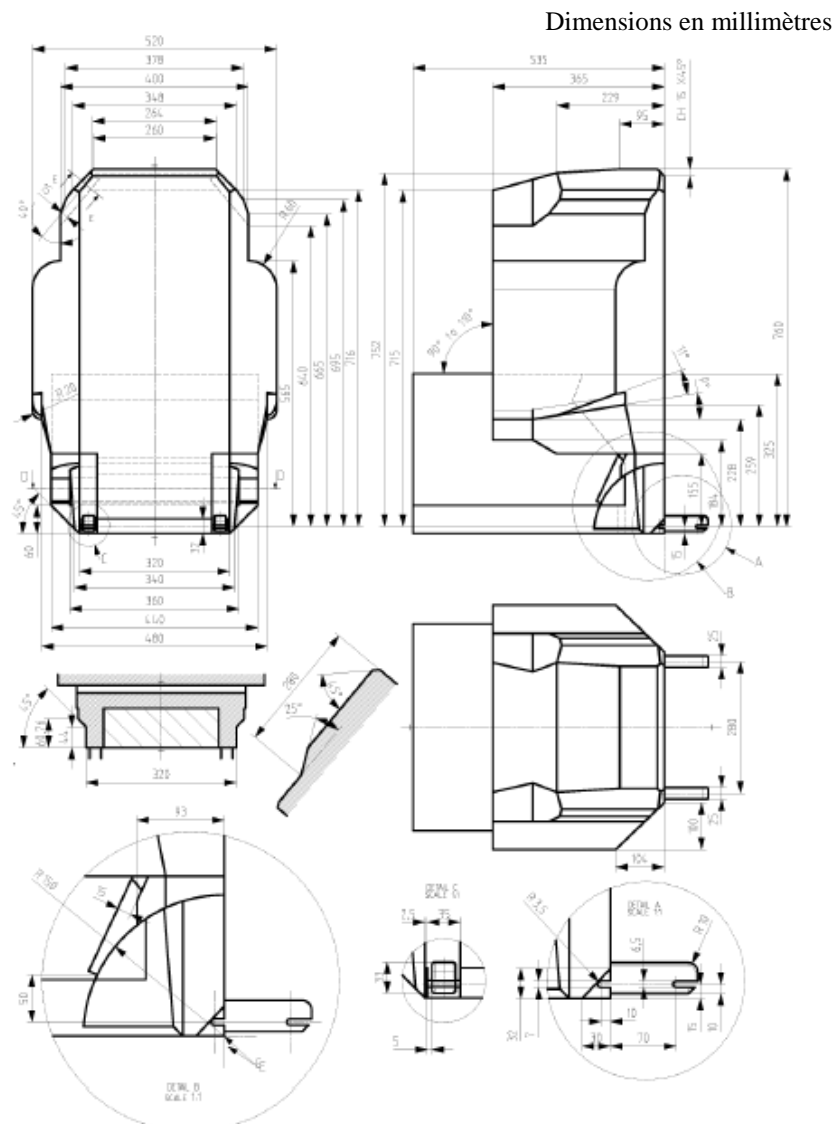


».

Appendice 5, figure 3 ISO/B3, modifier comme suit :

« Figure 3

...



### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/22 (voir par. 14 du rapport)

Paragraphe 6.4.1.4.1.1, modifier comme suit :

« 6.4.1.4.1.1 Dans le cas du conducteur, le contact du thorax avec le dispositif de direction est autorisé, si ce dernier satisfait aux prescriptions du Règlement n° 12 et à condition que le contact ait lieu à une vitesse ne dépassant pas 24 km/h. Pour évaluer le respect de cette prescription, le siège doit être dans la position définie au paragraphe 7.7.1.5 ci-après. ».

Paragraphe 8.3.6, modifier comme suit :

« 8.3.6 Toute place assise i-Size doit permettre l'installation des gabarits SIRE ISOFIX "ISO/F2X" et "ISO/R2" et satisfaire aux prescriptions concernant le volume imparti au socle de la béquille, tel qu'il est défini dans l'appendice 2 de l'annexe 17, ainsi que du gabarit de "siège rehausseur" "ISO/B2" tel que défini à l'appendice 5 de l'annexe 17, sans utilisation des attaches ISOFIX (voir vue détaillée B). Il doit être possible d'occuper toutes les places assises

i-Size adjacentes simultanément. Ceci est considéré comme démontré lorsque les plans verticaux médians des places adjacentes sont distants d'au moins 440 mm.

... ».

*Annexe 17,*

...

*Appendice 2, paragraphe 3.1,* modifier comme suit :

« 3.1 On doit pouvoir installer le SIRE, avec ou sans volume imparti au socle de la béquille i-Size, sans interférence avec les aménagements intérieurs du véhicule. La base du SIRE doit avoir un angle de tangage de  $15^\circ \pm 10^\circ$  au-dessus d'un plan horizontal passant par le système d'ancrages ISOFIX. Les attaches ISOFIX, selon la vue détaillée Y des figures 1 à 8, ... ».

*Appendice 2, paragraphe 3.3,* modifier comme suit :

«3.3 Si les prescriptions ci-dessus ne sont pas satisfaites ... Ces autres positions doivent être décrites dans le manuel du véhicule et incluses dans les informations données **dans l'appendice 3** de la présente annexe. ... ».

### **Amendements adoptés sur la base du document GRSP-62-08 (voir par. 14 du présent rapport)**

*Paragraphe 8.3.6,* modifier comme suit :

« 8.3.6 ...

L'angle de tangage utilisé pour l'évaluation géométrique ci-dessus doit être mesuré comme indiqué au paragraphe **5.2.3.4 du Règlement n° 14** ou **5.2.2.4 du Règlement n° [XX]**.

... ».

## Annexe V

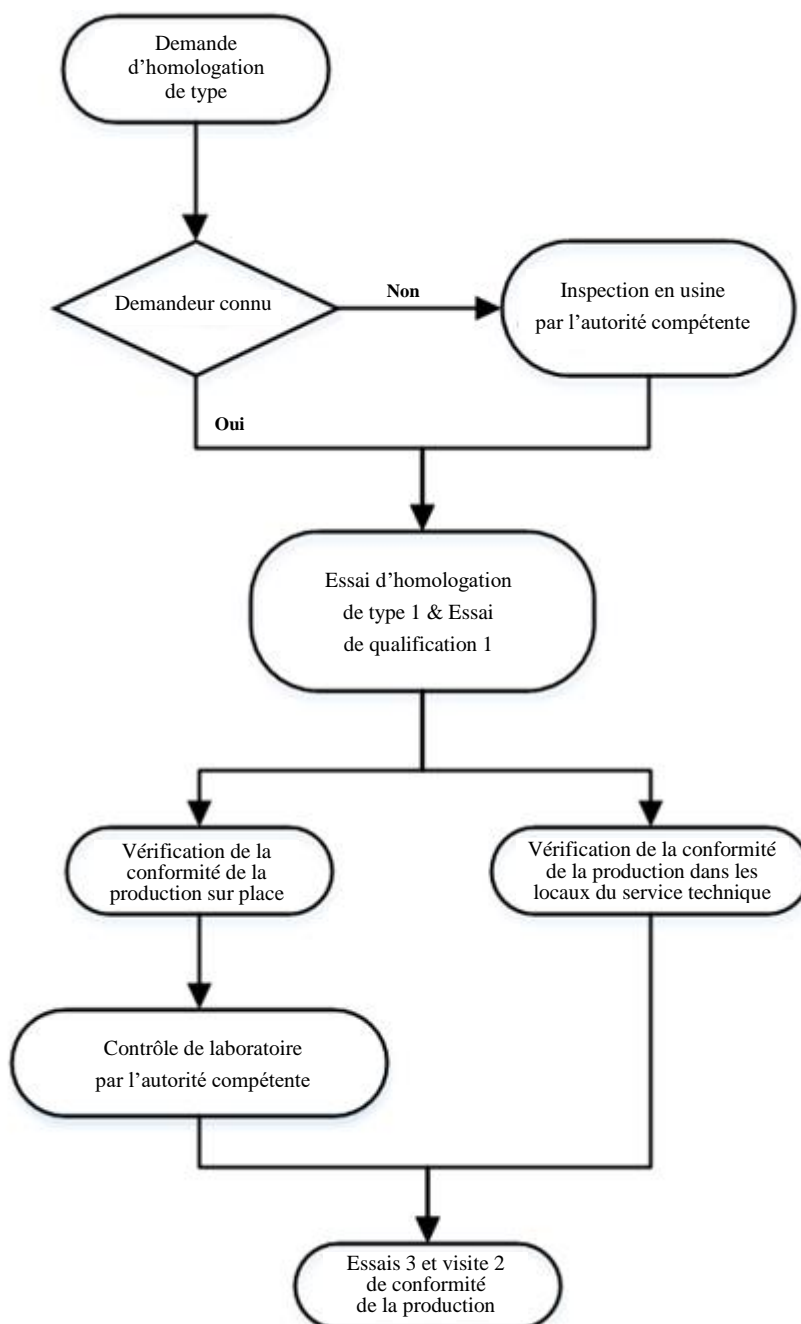
### Projets d'amendements au Règlement n° 22 (Casques de protection)

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-62-04  
(voir par. 18 du présent rapport)

Annexe 12, modifier comme suit :

#### « Annexe 12

Organigramme de la procédure d'homologation de type



- 1) Ces essais doivent être effectués dans les locaux d'un même service technique ou d'un même laboratoire indépendant agréé.
  - 2) Visite des locaux du fabricant aux fins d'inspection et de prélèvement aléatoire d'échantillons par l'autorité responsable ou le service technique :
    - a) s'il n'y a pas conformité à la norme ISO 9002\* ou à une norme équivalente : **une** fois par an ;
    - b) s'il y a conformité à la norme ISO 9002\* ou à une norme équivalente : une fois **par an ou tous les deux ans, en fonction des résultats de l'inspection.**
  - 3) Essais conformes aux paragraphes 10.5 et/ou 10.6 réalisés sur des échantillons prélevés directement à la production :
    - a) s'il n'y a pas conformité à la norme ISO 9002\* les essais sont effectués :
      - par l'autorité compétente ou le service technique pendant la visite mentionnée à la note 2 a) ;
      - par le fabricant entre les visites mentionnées à la note 2 a) ;
    - b) s'il y a conformité à la norme ISO 9002\* : les essais sont effectués par le fabricant, et la procédure vérifiée lors de la visite mentionnée à la note 2 b).
- \* **ou une norme équivalente, c'est-à-dire qui garantit des niveaux de qualité identiques ou supérieurs. ».**

### **Amendements adoptés sur la base du document GRSP-62-10 (voir par. 18 du présent rapport)**

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.1.8, libellé comme suit :*

- « **5.1.8** Les marques d'homologation prescrites aux paragraphes 5.1.4, 5.1.5 et 5.2.4 ci-dessus ne peuvent être remplacées par un identifiant unique tel que spécifié à l'annexe 5 de l'Accord de 1958. ».

*Les paragraphes 5.1.8 à 5.1.13 deviennent les paragraphes 5.1.9 à 5.1.14.*

## Annexe VI

### Projets d'amendements au Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

#### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2017/20 (voir par. 21 du présent rapport)

...

*Ajouter les nouveaux paragraphes 17.18 et 17.19, libellés comme suit :*

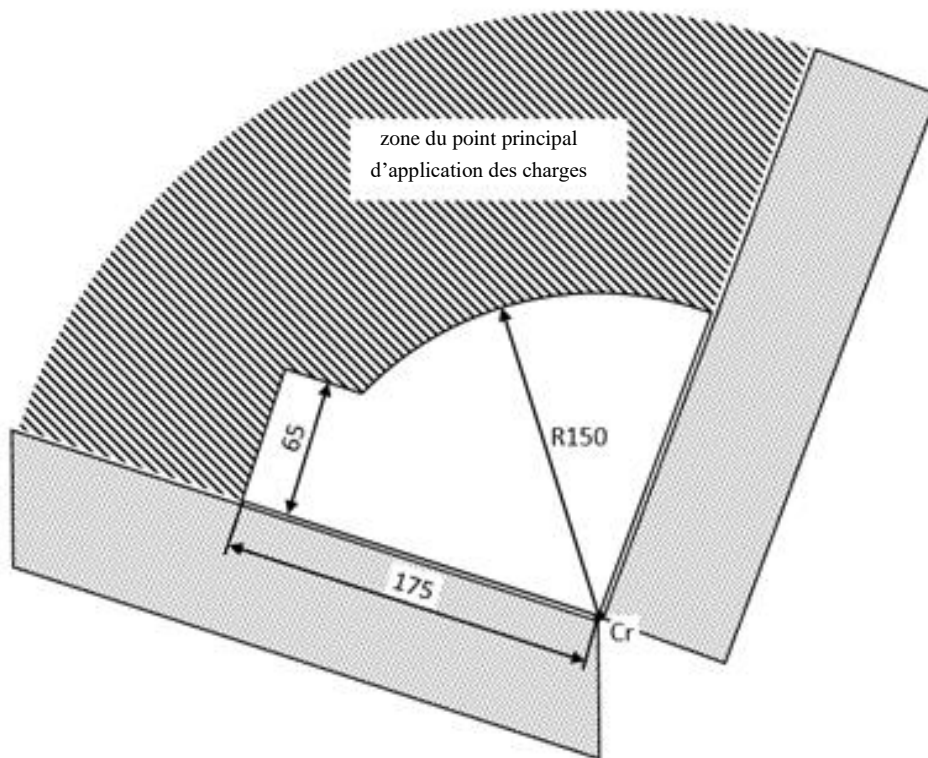
- « 17.18      À compter du **1<sup>er</sup> septembre 2019**, aucune nouvelle homologation ne pourra être accordée en application du présent Règlement pour un dispositif de retenue pour enfants faisant face à la route de classe non intégrale relevant des groupes 2 ou 2/3, **à moins qu'il ne fasse partie d'un système multigroupe de retenue pour enfants qui sera également homologué pour le groupe 1 et au-dessus.**
- 17.19      À compter du **1<sup>er</sup> septembre 2023**, aucune extension d'homologation ne pourra être accordée en application du présent Règlement pour un dispositif de retenue pour enfants faisant face à la route de classe non intégrale relevant des groupes 2 ou 2/3, **à moins qu'il ne fasse partie d'un système multigroupe de retenue pour enfants qui sera également homologué pour le groupe 1 et au-dessus.** ».

#### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2017/38 (voir par. 23 du présent rapport)

*Paragraphe 6.1.8, modifier comme suit :*

- « 6.1.8      Les dispositifs de retenue pour enfants ... sans mannequin.

## Figures explicatives de la procédure de mesure



... ».

## Annexe VII

### Projets d'amendements au Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants)

#### Amendements adoptés sur la base du document GRSP-62-23 (voir par. 32 du présent rapport)

*Paragraphe 6.3.1.1, modifier comme suit :*

- « 6.3.1.1 Les fabricants de dispositifs améliorés de retenue pour enfants doivent déclarer par écrit que la toxicité des matériaux utilisés dans la fabrication desdits dispositifs et qui sont accessibles à l'enfant qui s'y trouve est conforme aux dispositions pertinentes de la norme EN 71-3:2013+A1:2014 (par. 4.2, tableau 2, catégorie III pour les dispositions particulières et par. 7.3.3 pour la méthode d'essai). Le service technique se réserve le droit de vérifier l'exactitude de la déclaration. **Le présent paragraphe ne s'applique pas aux dispositifs améliorés de retenue pour enfants de classe non intégrale destinés à des gammes de tailles de 100 cm et plus.** ».

#### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2017/41 (voir par. 33 du présent rapport)

...

*Ajouter un nouveau paragraphe 2.7.3, libellé comme suit :*

- « 2.7.3 “Dispositif à ceinture, spécifique à un véhicule”, une catégorie de dispositifs de retenue pour enfants fixés à certains types de véhicules **au moyen de la ceinture de sécurité du véhicule. Des points d'ancrage supplémentaires admis au titre du Règlement XX peuvent être utilisés. Tous les points d'ancrage nécessaires pour fixer un dispositif amélioré de retenue pour enfants orienté vers l'arrière doivent être contrôlés conformément à l'annexe 25. Les dispositifs de retenue améliorés pour enfants qui utilisent le tableau de bord du véhicule comme zone de contact sont autorisés.** ».

*Paragraphe 2.12, modifier comme suit :*

- « 2.12 “Système antirotation”, un système conçu pour limiter la rotation du dispositif amélioré de retenue pour enfants en cas de choc, composé :
- a) D'une sangle de fixation supérieure ; ou
  - b) D'une jambe de force.

Ce système, qui doit satisfaire aux prescriptions du présent Règlement, doit être fixé à un système d'ancrages ISOFIX, à des ancrages supérieurs ISOFIX ou à la surface de contact avec le plancher du véhicule, conformes aux prescriptions du Règlement n° 14 ou du Règlement n° XX.

S'il doit être installé sur un dispositif amélioré de retenue pour enfants spécifique à un type de véhicule, le système antirotation peut se composer d'une fixation supérieure, d'une jambe de force **ou de tout autre moyen permettant de limiter la rotation.** ».

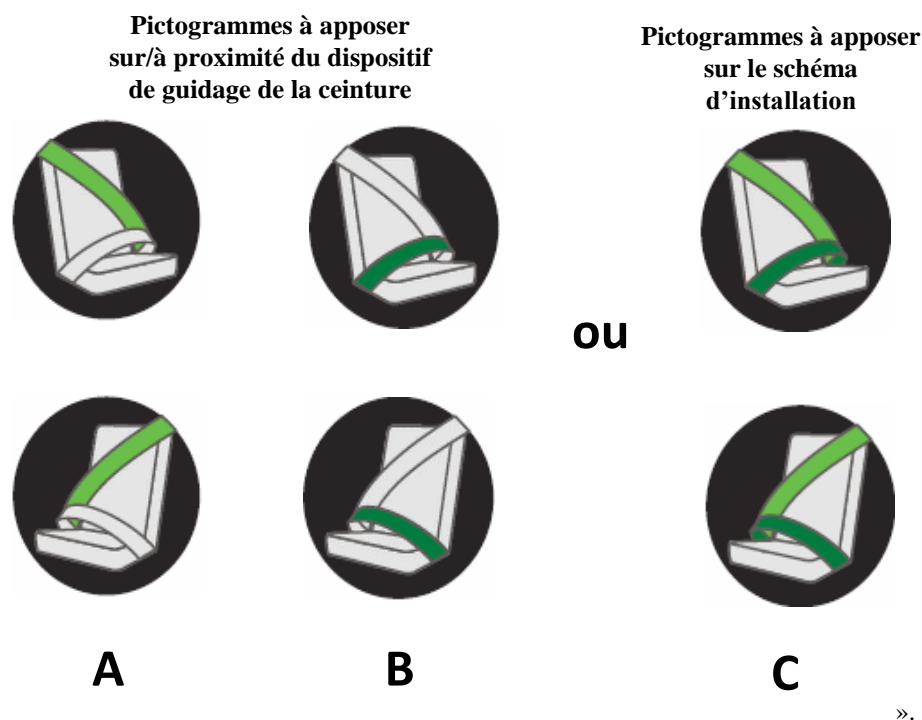


Le paragraphe 4.8 devient le paragraphe 4.12. Il est libellé comme suit :

« 4.12 Marques additionnelles

...

- g) Les parties de la ceinture de sécurité pour adulte servant à fixer le porte-bébé (sangle d'épaule et sangle abdominale) doivent être représentées sur des pictogrammes spécifiques faisant figurer le trajet de chacune des sangles, de manière à être visible par l'utilisateur, à proximité du guide de la ceinture (pictogrammes A et B) ou sur les schémas d'installation (pictogramme C). Les pictogrammes A, B et C doivent appliquer le même codage de couleurs (la sangle abdominale est représentée en vert foncé) que celui des schémas d'installation et leur taille doit être de 20 mm de diamètre au minimum.



Ajouter les nouveaux paragraphes 6.1.2.3 à 6.1.2.6, libellés comme suit :

- « 6.1.2.3 Pour la catégorie de dispositifs “universels à ceinture”, au moyen de la ceinture de sécurité pour adultes **uniquement**.
- 6.1.2.4 Pour la catégorie de dispositifs “à ceinture, spécifiques à un véhicule”, **principalement** au moyen de la ceinture de sécurité pour adultes.
- 6.1.2.5 Les dispositifs améliorés de retenue pour enfants relevant des catégories de dispositifs à ceinture doivent être conçus de sorte à disposer d'un seul trajet pour la ceinture de sécurité pour adulte et d'un point principal d'application des charges entre le dispositif amélioré de retenue pour enfants et la ceinture de sécurité pour adultes, situé de chaque côté du dispositif. Ce point ne doit pas se trouver à moins de 150 mm de l'axe Cr, les mesures étant effectuées lorsque le dispositif amélioré de retenue pour enfants est placé sur la banquette d'essai dynamique installée conformément au paragraphe 7.1.3.5.2.3 du présent Règlement, sans mannequin. Cette condition s'applique à tous les réglages et à tous les trajets de la sangle.

- 6.1.2.6 La ceinture de sécurité pour adultes servant à maintenir le dispositif amélioré de retenue pour enfants à ceinture sur la banquette d'essai dynamique est définie à l'annexe 23 du présent Règlement. Le dispositif doit être maintenu sur la banquette d'essai au moyen de la ceinture de sécurité normalisée décrite à l'annexe 23 en appliquant une tension de précontrainte de  $50 \pm 5$  N. Le mannequin ne doit pas être installé sauf si la conception du dispositif de retenue est telle que l'installation de celui-ci accroîtrait la longueur de sangle utilisée. Une fois le dispositif amélioré de retenue pour enfants dans la position d'installation **prévue par le fabricant**, la sangle ne doit être soumise à aucune tension supplémentaire, sauf celle exercée par l'enrouleur ( $4 \pm 3$  N), s'il est monté. Lorsque la ceinture à enrouleur est utilisée, cette condition doit être remplie avec au moins 150 mm de sangle restant dans l'enrouleur.

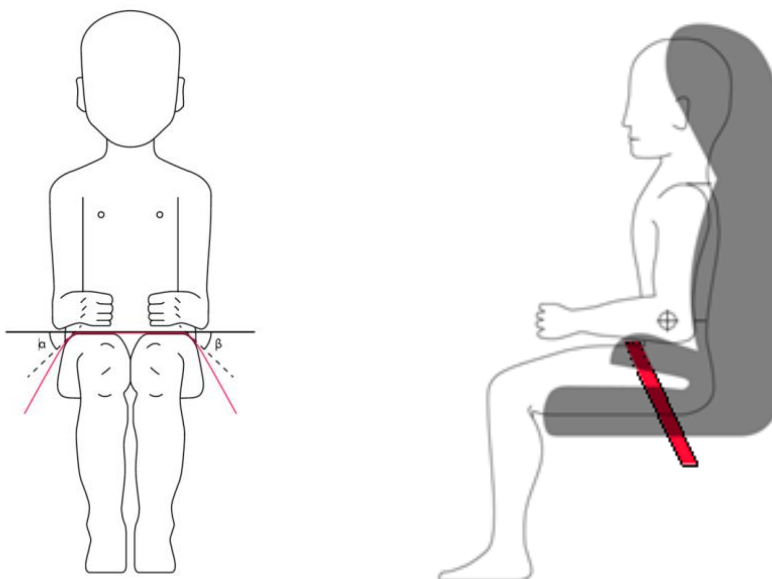
Un mécanisme de serrage utilisé conformément au paragraphe 7.1.3.5.2.3 ne doit avoir aucune influence sur le trajet de la ceinture. ».

Paragraphe 6.2.1.5, modifier comme suit :

- « 6.2.1.5 Tous les dispositifs de retenue ... corps de l'enfant (abdomen, entrejambe, etc.).

Dans le cas des coussins rehausseurs, la sangle abdominale de la ceinture de sécurité pour adultes doit être guidée physiquement des deux côtés de telle sorte que les forces qu'elle transmet se communiquent au bassin. Cette condition doit être réalisée dès le moment où l'enfant est installé, la ceinture de sécurité devant passer sur le haut de la cuisse, en touchant à peine le pli cuisse-bassin. Les angles  $\alpha$  et  $\beta$  entre la tangente selon laquelle la ceinture touche les cuisses et l'horizontale doivent être supérieurs à  $10^\circ$ .

Figures représentant l'enfant attaché



**La sangle diagonale d'épaule doit quant à elle être guidée physiquement de telle sorte que ni le thorax ni le cou de l'enfant ne puissent passer dessous. ».**

Paragraphe 6.2.1.6, lire :

- « 6.2.1.6 **Lors d'un essai dynamique**, la ceinture de sécurité normalisée utilisée pour installer un dispositif amélioré non intégral de retenue pour enfants ne doit pas sortir d'un quelconque guide ou dispositif de verrouillage employé pour l'essai ; toutefois, pour la partie de ladite ceinture au niveau de l'épaule, cette prescription doit être vérifiée jusqu'au moment où le déplacement horizontal maximum de la tête du mannequin est atteint. ».

Paragraphe 6.6.4.4.1.2.1, modifier comme suit :

« 6.6.4.4.1.2.1 Déplacement de la tête : aucune partie de la tête du mannequin ne doit dépasser les plans FD, FG ou DE, tels qu'ils sont définis à la figure 2 ci-dessous, dans les 300 ms qui suivent le choc ou jusqu'à ce que le mannequin s'immobilise définitivement, si cette immobilisation survient avant, sauf s'il s'agit d'un essai avec les mannequins Q6 ou Q3, auquel cas la valeur par rapport au plan FD est de 840 mm.

Si l'essai est effectué conformément aux paragraphes 6.6.4.1.6.1.1, 6.6.4.1.6.1.2 ou 6.6.4.1.8.2 ci-dessus, seule la deuxième configuration, sans la barre de 100 mm de diamètre, est prise en considération ... ».

...

Ajouter les paragraphes 16.8 à 16.11, libellés comme suit :

« 16.8 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.

16.9 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront pas tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements après le 1<sup>er</sup> septembre 2020.

16.10 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements.

16.11 Nonobstant les dispositions des paragraphes 16.9 et 16.10, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement, pour les véhicules ou les systèmes de véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 03 d'amendements. ».

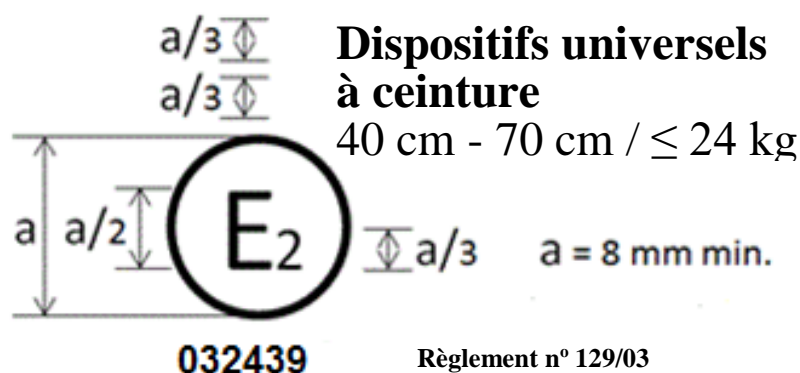
...

Annexe 2, modifier comme suit :

## « Annexe 2

### 1. Exemples de marques d'homologation

... en application de laquelle l'homologation a été accordée.



**Le dispositif amélioré de retenue pour enfants** portant la marque d'homologation ci-dessus est un dispositif qui peut être installé sur toute place assise universelle du véhicule et utilisé pour la gamme de tailles 40-70 cm ; il est homologué en France (E2) sous le numéro 032439. Le numéro d'homologation indique que l'homologation ... ».

## Annexe VIII

### **Projets d'amendements au Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue)**

#### **Amendements adoptés sur la base du document GRSP-62-05 (voir par. 38 du présent rapport)**

*Annexe 3, paragraphe 5.2.4.1, modifier comme suit :*

« 5.2.4.1     **La force** de compression axiale **est** mesurée avec une CFC de 600. ».

## Annexe IX

### Projets d'amendements au projet de nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L

#### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/19 (voir par. 43 du présent rapport)

...

Paragraphe 7.1.3.1, modifier comme suit :

- « 7.1.3.1 Dispositifs de décompression :
- a) TPRD montés sur le système de stockage. S'il existe un événement pour l'évacuation de l'hydrogène libéré par ces dispositifs, son orifice de sortie doit être protégé par un couvercle ;
  - b) TPRD montés sur le système de stockage. Si de l'hydrogène gazeux s'échappe d'un ou de plusieurs de ces dispositifs, le flux ne doit pas être envoyé :
    - i) Dans des espaces fermés ou semi-fermés ;
    - ii) Dans un passage de roue ou en direction d'un tel passage ou de tout composant de frein soumis à des températures élevées lors d'une utilisation normale ;
    - iii) Vers des réservoirs d'hydrogène gazeux ;
    - iv) **Dans une direction autre que vers l'extérieur, perpendiculairement au-dessous de la caisse du véhicule ;**
  - c) D'autres dispositifs de décompression (par exemple un disque de rupture) peuvent être montés en dehors du système de stockage d'hydrogène. L'hydrogène gazeux libéré par ces autres dispositifs ne doit pas être envoyé :
    - i) Vers des bornes électriques de raccordement exposées ou des interrupteurs électriques exposés ou encore toute autre source d'inflammation ;
    - ii) **Dans l'habitacle du véhicule ou les compartiments à bagages, ou en direction de ceux-ci, du conducteur ou des passagers du véhicule ;**
    - iii) Dans un passage de roue ou en direction d'un tel passage ou de tout composant de frein soumis à des températures élevées lors d'une utilisation normale ;
    - iv) Vers des réservoirs d'hydrogène gazeux.

La vérification se fait par contrôle visuel. ».

...

Paragraphe 7.1.4.1, modifier comme suit :

« 7.1.4.1 **En cas de fuite/perméation dans le système de stockage, l'hydrogène ne doit s'échapper directement ni dans l'habitacle, ni dans les compartiments à bagages, ni vers le conducteur ou les passagers du véhicule, ni dans aucun espace fermé ou semi-fermé à l'intérieur du véhicule contenant une source d'inflammation non protégée.** ».

## Annexe X

[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	Mr. David Sutula (USA) Phone : +1 202 366 32 73 Fax : +1 202 493 29 90 email : david.sutula@dot.gov	December 2017	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 email : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	June 2018	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 email : pierre.castaing.externe@utacceram.com	Dissolved	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 email: richard.damm@bmvi.bund.de	[December 2018]	
Electric Vehicle Safety (EVS) – Phase 2	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 email : nha.nguyen@dot.gov	December 2020	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. L. Martinez (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 email: luis.martinez@upm.es	[...]	
Hydrogen and Fuel Cell Vehicles (HFCV)	[...]	December 2020	[...]