



Conseil économique et social

Distr. générale
15 janvier 2015
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante-sixième session
Genève, 9-12 décembre 2014

Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa cinquante-sixième 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° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour).....	4–6	4
IV. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour)	7–11	5
A. Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial	7–10	5
B. Proposition d'amendement 2	11	6
V. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 4 de l'ordre du jour)	12	6
VI. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 5 de l'ordre du jour)	13	7
VII. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)	14–15	7
VIII. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour).....	16–18	8



IX.	Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 8 de l'ordre du jour)...	19–22	8
X.	Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 9 de l'ordre du jour).....	23	9
XI.	Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 10 de l'ordre du jour)	24–25	9
XII.	Règlement n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants) (point 11 de l'ordre du jour).....	26–27	10
XIII.	Règlement n° 80 (Résistance mécanique des sièges et de leurs ancrages dans les autobus) (point 12 de l'ordre du jour).....	28	10
XIV.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 13 de l'ordre du jour).....	29	10
XV.	Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 14 de l'ordre du jour).....	30	10
XVI.	Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie) (point 15 de l'ordre du jour).....	31	11
XVII.	Règlement n° 127 (sécurité des piétons) (point 16 de l'ordre du jour).....	32	11
XXVIII.	Règlement n° 129 (systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 17 de l'ordre du jour).....	33–36	11
XIX.	Proposition de nouveau Règlement sur les essais de choc avant (point 18 de l'ordre du jour).....	37	12
XX.	Proposition de nouveau Règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L (point 19 de l'ordre du jour)	38	13
XXI.	Amendements collectifs aux Règlements n ^{os} 14 et 16 (point 20 de l'ordre du jour).....	39	13
XXII.	Élection du bureau (point 21 de l'ordre du jour).....	40	13
XXIII.	Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour).....	41–49	14
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	41	14
	B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant du GRSP.....	42	14
	C. Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette tâche	43	14
	D. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2014	44	14
	E. Définitions non harmonisées dans les Règlements relevant du Groupe de travail	45	14
	F. Machine tridimensionnelle point H	46	15
	G. Systèmes de transport intelligents.....	47	15
	H. Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau	48	15
	I. Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible	49	15
XXIV.	Hommages (point 23 de l'ordre du jour).....	50	15
XXV.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour).....	51	16

Annexes

I.	Liste des documents (GRSP-56-...) distribués sans cote pendant la session	17
II.	Projets d'amendements au Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)	21
III.	Projets d'amendements au Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires).....	22
IV.	Projets d'amendements au Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie).....	23
V.	Projet d'amendements au Règlement no 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants)	25
VI.	Amendements au nouveau Règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L	26
VII.	Projet d'amendements au nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau (ECE/TRANS/WP.29/2014/79)	29
VIII.	Projet d'amendements au nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (ECE/TRANS/WP.29/2014/78)	30
IX.	List of GRSP informal working groups.....	31

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa cinquante-sixième session à Genève, du 9 au 12 décembre 2014, sous la présidence de M. Nha Nguyen (États-Unis d'Amérique)¹. Des experts des pays dont les noms suivent ont participé à ses travaux, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et Amend.2): Allemagne, Australie, Belgique, Brésil, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) était aussi présent ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Consumers International (CI), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA), Global New Car Assessment Programme (Global NCAP) et Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA).

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

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/14 et Add.1 et GRSP-56-02.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/14 et Add.1 [anglais seulement]) proposé pour la cinquante-sixième session, auquel ont été ajoutés les points 22 g) à 22 i), 23 et 24 ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-56-02). On trouvera la liste des groupes de travail informels relevant du GRSP à l'annexe IX du présent rapport.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24,
GRSP-56-04 et GRSP-56-05.

4. L'expert de l'Allemagne, parlant au nom du Président du groupe informel de la phase 2 du Règlement technique mondial n° 7, a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux du groupe informel (GRSP-56-04). Il a précisé que le groupe informel avait retenu un petit nombre de critères de blessure pouvant être utilisés dans l'essai de la phase 2. Il a ajouté que l'impulsion d'essai avait été définie et qu'une bonne répétabilité et reproductibilité du mannequin biomécanique pour essai de choc arrière (bioRID) avaient été obtenues. Il a conclu que toute une série de dessins et de caractéristiques concernant le mannequin seraient incorporés dans le projet d'additif 1 de la Résolution mutuelle 1 (R.M.1), ainsi que le projet d'amendement au RTM 7, d'ici la session de décembre 2015 du Groupe de travail. L'expert du Japon a complété l'exposé de l'expert de l'Allemagne en présentant l'état d'avancement des travaux du groupe informel (GRSP-56-05).

¹ En l'absence de M^{me} Versailles, et sur proposition de la vice-présidence, le Groupe de travail a décidé de nommer M. N. Nguyen Président de la session.

5. En ce qui concerne la hauteur des appuie-tête, l'expert des Pays-Bas a rappelé au Groupe de travail qu'une proposition de nouveaux seuils avait été soumise l'année dernière (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17) et que la nouvelle méthode de mesure adoptée par le groupe informel garantissait une bonne répétabilité. L'expert de l'OICA a fait valoir que la nouvelle méthode d'essai réduisait la hauteur mesurée des appuie-tête d'environ 30 millimètres et que les prescriptions plus sévères dues aux nouveaux seuils indiquée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17 méritaient un complément de justification. L'expert de l'Inde a pour sa part estimé qu'il faudrait procéder à une étude anthropométrique pour évaluer les conséquences d'un relèvement des appuie-tête.

6. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour, à sa session de mai 2015, sur la base des résultats des travaux du groupe informel

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

A. Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30
et GRSP-56-03, GRSP-56-20, GRSP-56-21,
GRSP-56-30, GRSP-56-38 et GRSP-56-39.

7. L'expert de l'Allemagne, qui copréside le groupe informel sur la sécurité des piétons, a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe informel sur la phase 2 du RTM n° 9 visant à incorporer l'élément de frappe jambe souple (FlexPLI). L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe que son pays commencerait à transposer la phase 1 du RTM lorsque la procédure applicable serait achevée, c'est-à-dire d'ici à la fin 2015. Il a ajouté que l'analyse coûts-avantages des phases 1 et 2 devrait être achevée d'ici à l'été 2015. Il a annoncé qu'une fois que l'analyse serait terminée, sa délégation serait disposée à définir sa position sur la phase 2. L'expert de l'Allemagne a rappelé au Groupe de travail que le mandat du groupe informel avait été prolongé par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) (ECE/TRANS/WP.29/1112, par. 117) jusqu'en novembre 2015. Il a annoncé qu'un projet d'additif à la R.M.1 serait présenté par le groupe informel à la session de mai 2015 du Groupe de travail.

8. L'expert de la Commission européenne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30, soumis par l'équipe spéciale sur la zone d'impact des pare-chocs, qui relève du groupe de travail informel sur la phase 2 du Règlement technique mondial n° 9, qui proposent un amendement aux dispositions de l'essai des pare-chocs. Il a expliqué que les dispositions actuellement en vigueur permettent d'utiliser une zone qui est plus étroite que celle prévue dans les dispositions du RTM. Il a ajouté que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17 proposait une nouvelle méthode permettant de calculer de façon empirique les surfaces des coins de pare-chocs soumis à des essais à l'aide de la FlexPLI au moyen d'un gabarit de coin. De plus, il a expliqué que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30 proposait d'introduire la définition d'une traverse de pare-chocs rigide outre la nouvelle méthode proposée ci-dessus. Pour finir, il a informé le Groupe de travail qu'un rapport d'essai sur les recherches menées par la Commission européenne sur cette question pouvait être consulté à l'adresse suivante: <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/6661/attachments/1/translations/en/renditions/native>. L'expert du Japon a présenté un exposé (GRSP-56-03)

afin de souscrire au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17. L'expert de la Corée a quant à lui présenté le document GRSP-56-20 pour entériner les propositions contenues dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30. Pour sa part, l'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-56-30 pour souscrire à la nouvelle méthode proposée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17, parce que l'essai est moins sensible à certaines caractéristiques et qu'il pourrait être effectué sans démontage. En outre, le Groupe de travail a examiné les documents GRSP-56-38 et GRSP-56-39, qui annulent et remplacent respectivement les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30.

9. Le Groupe de travail a souscrit au document GRSP-56-39 mais pas au document GRSP-56-38. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document GRSP-56-39 sous une cote officielle aux fins d'examen à sa session de mai 2015. Il a été décidé que cette proposition serait examinée plus avant par les Parties contractantes à l'Accord de 1998 ainsi que par le Groupe de travail à ses prochaines sessions, en même temps qu'un projet de proposition mise à jour de la phase 2 du RTM (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15) et une version mise à jour du rapport final du groupe informel (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16).

10. Pour finir, l'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-56-21, aux fins d'information seulement. Il a expliqué que la sécurité des piétons était un aspect important de la sécurité routière dans son pays, où l'on dénombre plus de 2 000 blessés ou morts chaque année et il a indiqué que sa délégation était disposée à établir des propositions concernant des essais de dispositifs actifs permettant d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules.

B. Proposition d'amendement 2

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

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

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

Document: WP.29-164-26.

12. L'expert de l'Australie a rappelé au Groupe de travail la décision prise par l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/1112, par. 83) d'adopter un nouvel additif (Add.2) à la R.M.1, qui contiendrait les caractéristiques du mannequin pour essai de choc latéral du cinquantième centile (WorldSID), lesquelles s'inspireraient de la norme ISO correspondante (à titre provisoire), en attendant que la totalité des dessins de l'ISO soit disponible. Le Président du Groupe de travail a informé le Groupe que le groupe informel sur l'harmonisation des mannequins pour essai de choc latéral avait l'intention de se réunir au début de l'année 2015 en vue d'incorporer les caractéristiques dudit mannequin dans la R.M.1. Il a par ailleurs ajouté que le groupe informel poursuivrait ses travaux pour y incorporer aussi les caractéristiques du mannequin du cinquième centile. Enfin, le Groupe de travail a pris note du document WP.29-164-26, distribué lors de la session de novembre 2015, qui fait le point sur la coopération entre le secrétariat du WP.29 et l'ISO, à propos de l'accès des normes ISO aux experts des organes subsidiaires du WP.29.

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

13. Le Président du Groupe de travail, qui copréside le groupe informel sur la sécurité des véhicules électriques, a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe informel. Il a informé le Groupe de travail que le groupe informel s'était réuni à Séoul du 18 au 20 novembre 2014 et que les experts continuaient à s'échanger des données de recherche et donné connaissance des résultats des travaux des huit équipes spéciales (systèmes rechargeables de stockage d'énergie électrique (SRSEE), modalités des essais en service, essais sur les cellules, les modules et les systèmes, état de charge de la batterie, résistance au feu, étanchéité à l'eau, fuite d'électrolyte et insuffisance du niveau d'énergie électrique et enfin inclusion d'autres classes de véhicules). Il a ajouté que des experts des Parties contractantes et des constructeurs avaient communiqué des données récentes sur leurs recherches concernant les batteries au lithium-ion, notamment sur les recherches en cours aux États-Unis d'Amérique. Il a précisé qu'il était essentiel que les résultats de ces recherches soient diffusés et qu'ils justifiaient l'élaboration de nouvelles prescriptions dans le RTM. Il a par ailleurs rappelé au Groupe de travail qu'à sa session de juin 2014, le WP.29 avait décidé de prolonger le mandat du groupe informel jusqu'au mois de décembre 2015 (ECE/TRANS/WP.29/1110, par. 99). Pour finir, il a annoncé que la prochaine réunion du groupe informel se tiendrait en mars 2015 et que ce dernier présenterait un projet de RTM à la session de décembre 2015 du Groupe de travail.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2014/34
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/18
et GRSP-56-11-Rev.1 et GRSP-56-32.

14. Le Groupe de travail a pris note de la décision prise par le Forum mondial lors de sa session de juin 2014 de lui renvoyer le document ECE/TRANS/WP.29/2014/34 (ECE/TRANS/WP.29/1110, par. 52), afin qu'il examine à nouveau la question du nombre minimum d'ancrages ISOFIX. L'expert de l'OICA a soumis le document GRSP-56-11-Rev.1, qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/2014/34 et qui annule et remplace les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/18 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15, parce qu'il porte sur le plus grand nombre possible de types et de configurations de véhicules. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2014/34 tel que modifié par l'annexe II 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 mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 6 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 14.

15. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-56-32, qui vise à améliorer les dispositions applicables aux véhicules de la catégorie M₁ ne possédant qu'une seule rangée de sièges et propose une nouvelle définition du «siège-baquet». L'expert de la Commission européenne a indiqué que la définition en question méritait un complément d'examen. L'expert du Japon s'est opposé en principe à ce que la limite du rapport poids/puissance à partir de laquelle des véhicules pouvaient être dispensés d'ancrage ISOFIX soit fixée à 140. Enfin, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-56-32 sous une cote officielle à sa session de mai 2015.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/27
et GRSP-56-10, GRSP-56-14, GRSP-56-16, GRSP-56-35 et GRSP-56-42.

16. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-56-10 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/27), qui vise à préciser les dispositions applicables aux essais dynamiques des sièges arrière et à l'homologation des systèmes améliorés de retenue pour enfants. L'expert de la France a souligné la nécessité de mettre à jour les prescriptions d'essai afin de vérifier le déplacement des occupants des sièges arrière qui portent des ceintures de sécurité munies de limiteur de charge. Il a informé le Groupe de travail que le nouveau Programme d'évaluation des véhicules contenait des dispositions analogues en utilisant un mannequin femelle du cinquième centile. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015 et a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-56-10 sous une cote officielle.

17. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-56-14, complété par le GRSP-56-16, qui regroupe tous les amendements proposés. Il a expliqué que la proposition avait pour but de vérifier que les places assises pourraient accueillir le système de retenue pour enfants de type universel proposé par le projet de série 01 d'amendements au Règlement n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (voir par. 33 ci-dessous). Il a expliqué que la proposition visait à évaluer les installations ci-dessus soit grâce à des moyens physiques soit par simulation informatique soit grâce à d'autres moyens encore. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-56-35, afin de préciser les dimensions des ancrages ISOFIX sur l'installation proposée. L'expert de l'OICA a fait valoir que le GRSP-56-35 risquait de prêter à confusion, étant donné que le Règlement n° 16 ne portait pas sur les ancrages ISOFIX. L'expert de la Commission européenne a noté que les informations devant être communiquées à propos de l'installation des ancrages ISOFIX (voir annexe 17, appendice 3, tableaux 1 à 3 du Règlement n° 16 [E/ECE/324/Rev.1/Add.15/Rev.7]) risquaient d'être trompeuses pour les consommateurs. L'expert de la France a précisé que l'introduction du siège rehausseur avait pour but d'améliorer le confort plutôt que la sécurité et que le groupe informel était en train de mettre au point des dispositions concernant un système universel de ce type de système de retenue ainsi que pour d'autres types de systèmes. Le Groupe de travail a décidé de soumettre les documents GRSP-56-14, GRSP-56-16 et GRSP-56-35 au groupe informel sur les systèmes de retenue pour un complément d'examen et il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015.

18. Le Groupe de travail a pris note du document GRSP-56-42 (pour information seulement), soumis par l'expert de la Corée, qui vise à rendre obligatoire l'installation de témoins de port de ceinture aux places arrière. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015 et de conserver le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25 inscrit à l'ordre du jour en vue d'un éventuel examen à une session future.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/21 et GRSP-56-07.

19. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition présentée par l'expert de la CLEPA (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/19), qui propose des dispositions définissant le moment d'inertie dans l'essai de résistance des bagages au choc. Le Groupe de travail a adopté la proposition et chargé le secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 3 à la série 08 d'amendements au Règlement n° 17.

20. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/20, dans lequel il est proposé d'interdire les sièges faisant face vers le coté dans tous les véhicules de la catégorie N. L'expert de l'OICA a fait valoir que cette proposition s'appliquerait aussi à certains véhicules spéciaux qui jusqu'à présent ne posaient pas de problèmes de sécurité, et s'est proposé pour participer à une révision de la proposition. Le Groupe de travail a pris note que la question relevait de la directive pertinente de l'Union européenne plutôt que du Règlement n° 17. L'expert de l'Allemagne a donc retiré sa proposition et le Groupe de travail a décidé de retirer cette question de l'ordre du jour de sa session de mai 2015.

21. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/21, qui corrige une erreur contenue dans le Règlement n° 17. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 3 à la série 08 d'amendements au Règlement n° 17 (voir par. 19 ci-dessus).

22. À propos de l'examen du point 7 de l'ordre du jour (voir par. 16), l'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-56-07 qui propose de modifier les dispositions applicables aux déplacements d'un occupant à cause de la présence de limiteurs d'efforts installés sur des sièges autres que les sièges avant. Il a annoncé son intention de soumettre une nouvelle proposition sur la question pour la session de mai 2015 du Groupe de travail.

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

23. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2015, afin de pouvoir connaître les conclusions d'une recherche sur cette question annoncée par l'expert de l'Allemagne.

XI. Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 10 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/29.

24. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4, qui propose des prescriptions visant à garantir que, lors d'un essai de choc au pendule, la cabine d'un véhicule utilitaire reste solidement fixée au châssis. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'amendée par l'annexe III 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 mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 29.

25. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/29, soumis par l'expert de l'Allemagne, qui vise à préciser les prescriptions applicables lorsque l'élément de frappe est un pendule. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'amendée par l'annexe III 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 mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 29 (voir par. 24 ci-dessus).

XII. Règlement n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants) (point 11 de l'ordre du jour)

Documents: GRSP-56-06 et GRSP-56-26.

26. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRSP-56-06, qui propose d'améliorer les prescriptions applicables aux essais dynamiques des systèmes de retenue pour enfants et de régler la question de la présence de limiteurs d'efforts sur les ceintures de sécurité servant à fixer les systèmes de retenue pour enfants. L'expert de la Commission européenne a émis une réserve pour étude et le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015. En attendant, le secrétariat a été chargé de faire distribuer le GRSP-56-06 sous une cote officielle à sa prochaine session.

27. Le Groupe de travail a examiné le document GRSP-56-26, soumis par l'expert de la CLEPA, qui vise à mettre à jour les renvois à la norme européenne sur la toxicité et l'inflammabilité des matériaux entrant dans la fabrication des systèmes de retenue pour enfants. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015 et a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-56-26 sous une cote officielle.

XIII. Règlement n° 80 (Résistance mécanique des sièges et de leurs ancrages dans les autobus) (point 12 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/25.

28. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/25, soumis par l'expert de l'Allemagne, afin d'éviter toute erreur d'interprétation des dispositions relatives à l'installation des sièges faisant face vers le coté dans les véhicules de la catégorie M₃. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle quelle, et a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen et de mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 80.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22 et GRSP-56-15-Rev.2.

29. L'expert de la France, qui préside le groupe informel sur les essais de choc avant, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22, afin d'aligner les dispositions du Règlement n° 94 sur celles d'un nouveau projet de Règlement (Choc avant sur la largeur totale) sur la protection des occupants âgés. Cette proposition a fait l'objet d'observations de la part de l'expert de l'Allemagne qui a proposé que l'on conserve les critères actuels de blessures à la nuque. Pour finir, l'expert de la France a proposé le document GRSP-56-15-Rev.2, qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015 et a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-56-15-Rev.2 sous une cote officielle.

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

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/24.

30. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/24 tel quel, qui vise à résoudre les incohérences contenues dans l'annexe 5 du Règlement n° 95 en supprimant son appendice 3. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de soumettre

le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/24 au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen et de mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 5 à la série 03 d'amendement au Règlement n° 95.

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

Documents: GRSP-56-17 et GRSP-56-18.

31. L'expert de l'Allemagne a présenté les documents GRSP-56-17 et GRSP-56-18, qui visent à préciser les dispositions applicables aux connecteurs sur les véhicules électriques. Le Groupe de travail a adopté les deux propositions, telles qu'elles figurent à l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre ces deux documents au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen et de mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, respectivement en tant que projet de complément 4 à la série 01 d'amendements et en tant que projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 100.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/31
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/32
GRSP-56-40 et GRSP-56-41.

32. Se référant à la décision prise au titre du point 3 a) de l'ordre du jour (voir par. 8 et 9), le Groupe de travail a adopté en principe le document GRSP-56-41 (qui annule et remplace les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/31, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/32 et GRSP-56-40), qui introduit une nouvelle méthode d'essai des pare-chocs et donne la définition d'une traverse de pare-chocs. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015, afin de définir des dispositions transitoires et de décider s'il y a lieu d'adopter la proposition soit en tant que nouvelle série d'amendements ou en tant que complément. Enfin, le secrétariat a été chargé de faire distribuer le document GRSP-56-41 sous une cote officielle à la prochaine session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/28, GRSP-56-08, GRSP-56-09, GRSP-56-24, GRSP-56-27, GRSP-56-28 et GRSP-56-31-Rev.1.

33. L'expert de la France, qui préside le groupe informel sur les systèmes améliorés de retenue pour enfants a présenté un exposé mettant en évidence l'essentiel de la teneur du projet de série 01 d'amendements incorporant les dispositions relatives aux sièges rehausseurs (GRSP-56-28), un projet de proposition (le document GRSP-56-08, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/28) et une version de synthèse du Règlement n° 129, incorporant les propositions d'amendement (GRSP-56-09). L'expert de l'OICA a proposé que l'on réduise la hauteur de l'instrument de mesure servant à évaluer les coussins rehausseurs de type universel, de 910 mm à 830 mm. Il a expliqué que cette réduction serait moins contraignante pour la conception des véhicules. L'expert de la Commission européenne a informé le Groupe de travail qu'un rapport d'essai sur les blessures subies par les enfants à l'abdomen serait publié sous peu. Il a donc formulé une réserve pour étude afin de pouvoir examiner les résultats du rapport en question et terminer

l'examen du GRSP-56-08. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015, afin d'examiner et d'adopter, dans son ensemble, le projet de série 01 d'amendements ainsi que les amendements qui en découlent pour le Règlement n° 16 (voir par. 17). Pour finir, le secrétariat a été chargé de faire distribuer le document GRSP-56-08 sous une cote officielle à la prochaine session.

34. L'expert de la France a informé le Groupe de travail que pour l'instant le groupe informel ne disposait pas des ressources nécessaires pour ajouter un additif à la R.M.1 qui comprendrait des figures et les caractéristiques des mannequins de la catégorie Q, en raison de leur nombre et de leur complexité. Il a expliqué qu'à l'avenir le groupe informel réattribuerait un certain nombre de ressources pour pouvoir effectuer cette dépense. Enfin, il a demandé que le mandat du groupe informel soit prolongé d'un an pour pouvoir mettre au point la phase 3 du Règlement (et notamment les systèmes de retenue pour enfants utilisant des ceintures pour adultes). L'expert de l'Allemagne a souligné que l'objectif premier du Règlement, qui était de regrouper toutes les dispositions relatives au système ISOFIX universel dans un but de clarification, avait été détourné pour que le Règlement s'applique à plusieurs types de système de retenue pour enfants. Enfin, le Groupe de travail a décidé d'obtenir l'aval du WP.29 pour prolonger le mandat du groupe informel jusqu'en décembre 2015.

35. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document GRSP-56-31-Rev.1, qui vise à interdire l'installation de harnais sur les SRE faisant face vers l'avant, tel qu'il est reproduit à 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 mise aux voix à leurs sessions de mars 2015, en tant que projet de complément 4 au Règlement n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/2015/43).

36. Les experts de la CLEPA et de CI ont présenté respectivement les documents GRSP-56-24 et GRSP-56-27, sous la forme d'un projet de brochure en vue d'une campagne d'information coordonnée sur le Règlement n° 129. L'expert de l'Allemagne a annoncé qu'une initiative analogue serait bientôt prise dans son pays. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question en se fondant sur un éventuel texte convenu entre les parties intéressées.

XIX. Proposition de nouveau Règlement sur les essais de choc avant (point 18 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/23
GRSP-56-13.Rev.1, GRSP-56-23-Rev.2 et GRSP-56-36.

37. L'expert de la France, qui préside le groupe informel sur les essais de choc avant, a présenté les derniers projets d'amendement élaborés par son groupe (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/23) au projet de Règlement (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10) sur les essais de choc avant, en mettant l'accent sur le système de retenue, avec un critère de compression du thorax (ThCC) de 42 millimètres. Il a en outre présenté le document GRSP-56-36, qui propose trois solutions pour mettre en œuvre un ThCC de 34 millimètres sur un mannequin femelle Hybrid III du cinquième centile, comme l'avait demandé l'expert du Japon. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-56-13-Rev.1, qui propose un critère de compression de 42 millimètres, plus équilibré pour protéger à la fois les personnes jeunes et les personnes âgées. Il a ajouté que dans le cas où le Groupe de travail prendrait une décision en faveur d'un critère de 34 millimètres, celui-ci serait mis en œuvre par la suite sous la forme d'une nouvelle série d'amendements. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-56-23-Rev.2, qui défend l'idée d'un critère de 34 millimètres,

qui, selon son auteur, a l'avantage de la faisabilité. L'experte de la Suède a fait savoir qu'elle n'était pas à même de se déclarer favorable à l'une ou l'autre des deux valeurs. L'expert de l'Italie s'est déclaré favorable à un critère de 42 millimètres car le critère de 34 millimètres méritait un supplément de recherche. L'expert de l'Union européenne a annoncé pour sa part qu'un programme d'essai (financé par l'Union européenne) commencerait début 2015 sur cette question. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015, en se fondant sur les versions révisées des propositions que soumettra l'expert de la France (notamment des documents GRSP-56-13-Rev.1 et GRSP-56-23-Rev.2).

XX. Proposition de nouveau Règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L (point 19 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26
et GRSP-56-01.

38. L'expert de l'Allemagne, qui préside le groupe informel sur les systèmes rechargeables de stockage d'énergie électrique a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26, qui porte amendement du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 et qui propose un projet de Règlement sur les prescriptions de sécurité à appliquer à la chaîne de traction électrique des véhicules de la catégorie L dont la vitesse par construction dépasse 6 km/h. L'expert de l'IMMA a proposé plusieurs amendements dans le document GRSP-56-01, qui annulerait et remplacerait le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26. Pour finir, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11, tel qu'amendé par l'annexe VI 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 mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que nouveau projet de Règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L.

XXI. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 14 et 16 (point 20 de l'ordre du jour)

Document: GRSP-56-19.

39. Le Groupe de travail a pris note du document GRSP-56-19, soumis par l'expert des Pays-Bas, qui vise à préciser que le dispositif de réglage de la hauteur de l'ancrage supérieur (récemment introduit sur les autobus) pourrait être visé soit par les prescriptions relatives aux ancrages soit par celles relatives aux ceintures de sécurité. L'expert de l'Espagne a estimé que ces systèmes devraient faire l'objet d'une homologation de type conformément au Règlement n^o 44 s'ils étaient destinés à protéger des enfants. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2015 et a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-56-19 sous une cote officielle.

XXII. Élection du bureau (point 21 de l'ordre du jour)

40. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690 et ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son bureau. Les représentants des Parties contractantes, présents et votants, ont élu 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 Groupe de travail prévues pendant l'année 2015.

XXIII. Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour)

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

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

41. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2015, en raison du manque de temps, et de conserver les documents GRSP-56-22, GRSP 56-29 et GRSP-56-34 comme documents de référence dans l'ordre du jour de la prochaine session.

B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant du GRSP

Document: GRSP-51-03.

42. Le Groupe de travail a décidé de soumettre le document GRSP-51-03 à la session de mars 2015 du WP.29, en tant que contribution à un document informel du Forum mondial (annexé en permanence à son site Web), qui recense les sigles contenus dans les Règlements ONU et les RTM.

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

Document: WP.29-164-22-Rev.1.

43. Le secrétariat a rendu compte des activités du groupe informel sur l'IWVTA et de ses sous-groupes. L'expert du Japon, qui représente le Groupe de travail auprès de l'IWVTA a présenté le document WP.29-164-22-Rev.1, qui fait le point des dernières mises à jour du projet de Règlement n° 0 qui sera annexé à la révision 3 de l'Accord de 1958. L'expert de l'Australie a informé le Groupe de travail des difficultés que rencontre son pays à transposer le Règlement n° 14 dans sa législation nationale, notamment en ce qui concerne les dispositions concernant l'ancrage supérieur. L'expert de l'Allemagne a reconnu que la question de l'IWVTA relevait bien du Règlement n° 14 et a encouragé le Groupe à trouver une solution d'ici à sa session de mai 2015.

D. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2014

44. Le Secrétaire a rendu compte des points marquants des 163^e et 164^e sessions du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1110 et ECE/TRANS/WP.29/1112).

E. Définitions non harmonisées dans les Règlements relevant du Groupe de travail

Document: GRSP-55-03.

45. Le Groupe de travail n'ayant reçu aucune observation d'experts sur cette question a décidé de la supprimer de l'ordre du jour de sa session de mai 2015.

F. Machine tridimensionnelle point H

Document: GRSP-56-37.

46. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-56-37 pour informer le Groupe de travail sur les activités en cours concernant le mandat et le programme de travail du groupe informel en vue d'harmoniser les caractéristiques de la machine tridimensionnelle point H.

G. Systèmes de transport intelligents

47. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'un atelier sur cette question s'était tenu à Bruxelles les 17 et 18 novembre 2014, ateliers organisés conjointement par la CEE-ONU et le Service public fédéral mobilité et transports de Belgique. Le Groupe de travail a noté que cet atelier avait pour objet d'examiner la question de savoir comment mieux utiliser la technologie pour créer une culture de la conduite automobile et des transports qui contribue à une mobilité à la fois sûre, efficace et durable à l'avenir. Le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point inscrit à l'ordre du jour de ses prochaines sessions afin de procéder à un échange d'informations.

H. Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau

Documents: GRSP-56-12 et GRSP-56-33.

48. L'expert de l'Australie a présenté le document GRSP-56-33 (qui annule et remplace le GRSP-56-12), afin de préciser le champ d'application du Règlement. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite dans l'annexe VII 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 mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 1 au nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau.

I. Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible

Document: GRSP-56-25.

49. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document GRSP-56-25, qui vise à corriger les renseignements figurant sur l'étiquette apposée en permanence sur les réservoirs d'hydrogène, tel qu'il est reproduit à 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 mise aux voix à leurs sessions de juin 2015, en tant que projet de complément 1 au nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV).

XXIV. Hommages (point 23 de l'ordre du jour)

50. Ayant appris que M^{me} M. Versailles (États-Unis d'Amérique) ne participerait plus à ses sessions, le Groupe de travail l'a remerciée de son excellent travail à la présidence du Groupe pendant les trois années de son mandat. Ayant appris en outre que M. V. Salnikov (Fédération de Russie) ne participerait plus à ses sessions, le Groupe de travail a souhaité le remercier de sa précieuse contribution pendant plus de vingt ans à ses travaux. Le Groupe de travail leur a adressé tous ses vœux de réussite dans leurs activités futures.

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

51. Pour sa cinquante-septième session, prévue à Genève du 18 mai (14 h 30) au 22 mai 2015 (12 h 30), le Groupe de travail a indiqué que la date limite d'envoi des documents officiels au secrétariat avait été fixée au 20 février 2015, soit douze semaines avant la session. Le Groupe de travail a approuvé l'ordre du jour provisoire ci-après:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête).
3. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons).
 - a) Phase 2 du Règlement technique mondial;
 - b) Proposition d'amendement 3.
4. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral.
5. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques.
6. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).
7. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité).
8. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
9. Règlement n° 22 (Casques de protection).
10. Règlement n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants).
11. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages sur les autobus).
12. Règlement n° 94 (Choc avant).
13. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons).
14. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
15. Proposition de nouveaux Règlements sur les chocs avant.
16. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 14 et 16.
17. Questions diverses:
 - a) échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive;
 - b) Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant du Groupe de travail;
 - c) Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette tâche;
 - d) Points à retenir de la session de mars 2015 du Groupe de travail;
 - e) Machine tridimensionnelle point H; et
 - f) Systèmes de transport intelligents.

Annexe I

Liste des documents (GRSP-56-...) distribués sans cote pendant la session

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
01	IMMA	19	A	Proposal for correction of amendments to the draft new Regulation (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/26)	a)
02	Présidence du GRSP	1	A	Running order of the fifty-sixth session of GRSP	a)
03	Japon	3 a)	A	Opinion on the proposals of the Task Force – Bumper Test Area	a)
04	Présidence du IWG sur le RTM n° 7	2	A	Progress report and work schedule	a)
05	Japon	2	A	Draft 6 th progress report of the IWG on GTR No. 7 – Phase 2	a)
06	Espagne	11	A	Proposal for Supplement 10 to the 04 series of amendments to Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	b)
07	Pays-Bas	8	A	Proposal for amendments to Regulation No. 17 (Strength of seats)	a)
08	France	17	A	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/28 – Draft 01 series of amendment to Regulation No. 129	b)
09	France	17	A	Draft 01 series of amendments to Regulation No. 129 (Consolidated version)	a)
10	CLEPA	7	A	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/27 (Regulation No. 16)	b)
11/ Rev.1	OICA	6	A	Proposal for Supplement 6 to the 07 series of amendments to Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	a)
12	OICA	22 h)	A	Proposal for Supplement 1 to the Regulation and for Supplement 1 to the 01 series of amendments to the Regulation on Pole Side Impact	a)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
13/ Rev.1	OICA	18	A	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/23 (draft new Regulation on Frontal Impact)	a)
14	OICA	7	A	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	a)
15/ Rev.2	OICA	13	A	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/22 (Frontal collision)	b)
16	OICA	7	A	Proposal for Supplement 6 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Consolidated version)	a)
17	Allemagne	15	A	Proposal for Supplement 4 to the 01 series of amendments to Regulation No. 100 (Battery electric vehicle safety)	d)
18	Allemagne	15	A	Proposal for Supplement 2 to the 02 series of amendments to Regulation No. 100 (Battery electric vehicle safety)	d)
19	Pays-Bas	20	A	Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 14 and 16	b)
20	République de Corée	16	A	Clarification of relaxation area(s) for flexible lower legform to bumper test	a)
21	République de Corée	3 a)	A	Clarification of test methods for active devices in pedestrian protection	a)
22	Japon	22 a)	A	Information on Japanese National activities regarding Hydrogen Fuel Cell Motorcycles (HFCM)	c)
23/ Rev.2	Japon	18		Draft new 01 series of amendments of Regulation No. [X] concerning approval of the Full Width Rigid Barrier test	a)
24/ Rev.1	CLEPA	17	A	UN Regulation No. 129 (i-Size UN Regulation): An important step towards an enhanced child protection in crashes	a)
25	Japon	22 i)	A	Proposal of amendments to the UN Regulation on Hydrogen and Fuel Cell Vehicles	d)
26	CLEPA	11	A	Proposal for Supplement 10 to the 04 series of amendments to Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	b)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
27	CI	17	A	Enhanced Child Restraint Systems (Regulation No. 129) - Draft brochure	a)
28	France	17	A	Enhanced Child Restraint Systems (Regulation No. 129) - Booster Seats and Booster Cushions	a)
29	CI	22 a)	A	(CI) EuroNCAP results	c)
30	OICA	3 a)		UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) - Effects of bumper test area determination using the old vs. the new method	a)
31/ Rev.1	Pays-Bas	17	A	Proposal for Supplement 4 to Regulation No. 129 (i-Size Enhanced Child Restraint Systems)	d)
32	OICA	6	A	Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages) Proposal for the 08 series of amendments	b)
33	Australie	22 h)	A	Proposal for Supplement 1 to the Regulation on Pole Side Impact in its original version and Proposal for Supplement 1 to the 01 series of amendments to the Regulation on Pole Side Impact	d)
34	République de Corée	22 a)	A	2014 KNCAP Updated Status	c)
35	CLEPA	7	A	Regulation No. 16 - ISOFIX fixture	a)
36	France	18	A	Hybrid III 5th percentile adult female performance requirements	a)
37	Allemagne	22 f)	A	IWG on the harmonisation of the specifications of the 3-D H-point machine	a)
38	CE	3 a)	A	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/17	a)
39	CE	3 a)	A	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/30	b)
40	CE	16	A	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/31	a)
41	CE	16	A	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/32	b)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
42	République de Corée	7	A	Proposal of mandatory installation of SBR on the backseat of passenger vehicles (Regulation No. 16 Safety-belts)	a)

Notes:

- a) Examen achevé ou annulé.
- b) Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.
- c) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document informel.
- d) Document adopté et à présenter au WP.29.

Annexe II

Projet d'amendements au Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)

Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/2014/34 (voir par. 14 du présent rapport)

...

Paragraphe 5.3.8.7, modifier comme suit:

«5.3.8.7 Les véhicules décapotables tels qu'ils sont définis au **paragraphe 2.9.1.5** de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (**R.E.3**) équipés de plus d'une rangée de sièges doivent être équipés d'au moins deux ancrages inférieurs ISOFIX. Dans le cas où un ancrage pour fixation supérieure ISOFIX est fourni sur ce type de véhicules, il doit satisfaire aux dispositions pertinentes du présent Règlement.».

Ajouter un nouveau paragraphe 5.3.8.8, ainsi conçu:

«5.3.8.8 Si un véhicule n'est équipé que d'un siège par rangée, un seul ancrage ISOFIX est exigé à la place du passager. **Dans le cas où un ancrage pour fixation supérieure ISOFIX est fourni sur ce type de véhicule, il doit satisfaire aux dispositions pertinentes du présent Règlement.** Cependant, lorsqu'il n'est pas possible d'installer un dispositif ISOFIX faisant face vers l'avant (tel que défini à l'appendice 2 de l'annexe 17 du Règlement n° 16), si petit soit-il, à la place du passager, aucun ancrage ISOFIX n'est exigé, à condition qu'un dispositif de retenue pour enfants "spécifique au véhicule" soit disponible pour le véhicule considéré.».

Annexe III

Projet d'amendements au Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)

Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4 (voir par. 24 du présent rapport)

Paragraphe 5.3.1, modifier comme suit:

«5.3.1 Pendant les essais ... reste attachée au châssis au moyen des fixations prévues **mais ne doivent ni bouger, ni glisser, ni pivoter autour de leur point de fixation.**».

Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/29 (voir par. 25 du présent rapport)

Annexe 3,

...

Paragraphe 7.3.3.1, modifier comme suit:

«7.3.3.1 La surface de frappe ... soit l'élément de frappe, soit la cabine, peuvent être inclinés. **Si un balancier est utilisé comme élément de frappe**, la cabine ne doit pas être inclinée et **placée en position horizontale.**».

Annexe IV

Projet d'amendements au Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie)

Amendements fondés sur le document GRSP-56-17 (voir par. 31 du présent rapport)

Paragraphe 5 à 5.1.1.3, modifier comme suit:

- «5. Caractéristiques et essais
- 5.1 Protection contre les chocs électriques
- Les prescriptions de sécurité électrique énoncées ici s'appliquent aux rails haute tension dans les cas où ils ne sont pas raccordés à une source d'énergie électrique à haute tension extérieure.
- 5.1.1 Protection contre un contact direct
- Les parties sous tension doivent être protégées contre un contact direct et doivent être conformes aux paragraphes 5.1.1.1 et 5.1.1.2. Les barrières, les carters de protection, les isolants solides et les connecteurs ne doivent pas pouvoir être ouverts, désaccouplés, démontés ou enlevés sans l'aide d'outils.**
- Cependant, les connecteurs (notamment sur le circuit d'alimentation du véhicule) peuvent être désaccouplés sans l'aide d'outils, à condition qu'ils satisfassent à l'une ou plusieurs des prescriptions ci-dessous:**
- a) Satisfaire aux paragraphes 5.1.1.1 et 5.1.1.2 lorsqu'ils sont désaccouplés, ou
 - b) Être situés sous le plancher et être munis d'un dispositif de verrouillage;
 - c) Être équipés d'un dispositif de verrouillage. Les autres éléments ne faisant pas partie du connecteur doivent pouvoir être enlevés uniquement avec l'aide d'outils, afin de pouvoir désaccoupler le connecteur;
 - d) La tension des éléments sous tension devient égale ou inférieure à 60 V en courant continu ou à 30 V en courant alternatif (rms) dans la seconde qui suit le désaccouplement du connecteur.
- 5.1.1.1 Pour la protection des éléments sous tension situés à l'intérieur de l'habitacle ou du compartiment à bagages, il doit être satisfait au degré de protection IPXXD.
- 5.1.1.2 Pour la protection des composants sous tension situés dans des zones autres que l'habitacle ou le compartiment à bagages, il doit être satisfait au degré de protection IPXXB.»

Les paragraphes 5.1.1.4 à 5.1.1.5.3 deviennent les paragraphes 5.1.1.3 à 5.1.1.4.3.

Amendements fondés sur le document GRSP-56-18 (voir par. 31 du présent rapport)

Paragraphe 5.1 à 5.1.1.3, modifier comme suit:

- «5.1 Protection contre les chocs électriques
- Les prescriptions de sécurité électrique énoncées ici s'appliquent aux rails haute tension dans les cas où ils ne sont pas raccordés à une source d'énergie électrique à haute tension extérieure.
- 5.1.1 Protection contre un contact direct
- La protection contre un contact direct avec des parties sous tension est aussi requise sur les véhicules équipés d'un SRSEE ayant reçu une homologation de type délivrée conformément à la Partie II du Règlement.
- Les parties sous tension doivent être protégées contre un contact direct et doivent être conformes aux paragraphes 5.1.1.1 et 5.1.1.2. Les barrières, les carters de protection, les isolants solides et les connecteurs ne doivent pas pouvoir être ouverts, désaccouplés, démontés ou enlevés sans l'aide d'outils.**
- Cependant, les connecteurs (notamment sur le circuit d'alimentation du véhicule) peuvent être désaccouplés sans l'aide d'outils, à condition qu'ils satisfassent à l'une ou plusieurs des prescriptions ci-dessous:**
- a) **Satisfaire aux paragraphes 5.1.1.1 et 5.1.1.2 lorsqu'ils sont désaccouplés, ou**
 - b) **Être situés sous le plancher et être munis d'un dispositif de verrouillage;**
 - c) **Être équipés d'un dispositif de verrouillage. Les autres éléments ne faisant pas partie du connecteur doivent pouvoir être enlevés uniquement avec l'aide d'outils, afin de pouvoir désaccoupler le connecteur;**
 - d) **La tension des éléments sous tension devient égale ou inférieure à 60 V en courant continu ou à 30 V en courant alternatif (rms) dans la seconde qui suit le désaccouplement du connecteur.**
- 5.1.1.1 Pour la protection des éléments sous tension situés à l'intérieur de l'habitacle ou du compartiment à bagages, il doit être satisfait au degré de protection IPXXD.
- 5.1.1.2 Pour la protection des composants sous tension situés dans des zones autres que l'habitacle ou le compartiment à bagages, il doit être satisfait au degré de protection IPXXB.».

Les paragraphes 5.1.1.4 à 5.1.1.5.3 deviennent les paragraphes 5.1.1.3 à 5.1.1.4.3.

Annexe V

Projet d'amendements au Règlement no 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants)

Adoptés sur la base du document GRSP-56-31-Rev.1
(voir par. 35 du présent rapport)

Paragraphe 6.2.1.6, modifier comme suit:

- 6.2.1.6 Toutes les sangles du dispositif de retenue doivent être placées de telle manière qu'elles ne puissent pas devenir une source d'inconfort pour le porteur en utilisation normale, ni prendre une configuration dangereuse. **Les ceintures harnais ne sont pas autorisées sur les systèmes améliorés de retenue pour enfants mais peuvent être utilisées uniquement sur certains systèmes spéciaux tournés vers l'arrière ou faisant face vers le côté (nacelles).** L'intervalle entre les sangles de retenue de l'épaule à proximité du cou devrait être au moins égal à la largeur du cou du mannequin considéré.».

Annexe VI

Amendements au nouveau Règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 (voir par. 38 du présent rapport)

Table des matières

Paragraphe 12, supprimer.

Annexe 8D, modifier comme suit:

«8D **Choc** mécanique»

Texte du Règlement

Paragraphe 1 à 1.2, modifier comme suit:

1. Champ d'application

Le présent Règlement n'énonce pas de prescription concernant la sécurité des véhicules routiers après un accident.

1.1 Partie I: prescriptions de sécurité s'appliquant à la chaîne de traction électrique des véhicules de la catégorie L² dont la vitesse par construction dépasse 6 km/h, équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mus par l'électricité et non raccordés en permanence au réseau, et aux composants et systèmes à haute tension qui sont galvaniquement reliés au rail haute tension de la chaîne de traction électrique.

1.2 Partie II: prescriptions de sécurité s'appliquant aux systèmes rechargeables de stockage d'énergie des véhicules de la catégorie L dont la vitesse par construction dépasse 6 km/h, équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mus par l'électricité et non raccordés en permanence au réseau.

La Partie II du présent Règlement ne s'applique pas aux systèmes rechargeables de stockage d'énergie dont la fonction première est de fournir du courant pour le démarrage du moteur et/ou l'éclairage et/ou d'autres systèmes auxiliaires du véhicule.».

Ajouter un nouveau paragraphe 5.1.3.3, ainsi libellé:

«5.1.3.3 Véhicules à pile à combustible

Si la prescription relative à la résistance d'isolement minimale ne peut être satisfaite durablement, la protection doit être assurée au moyen:

² Selon la définition donnée dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- a) D'une double couche ou plus d'isolant solide, d'une barrière ou d'un carter de protection satisfaisant chacun aux prescriptions du paragraphe 5.1.1;
- b) D'un système embarqué de surveillance de la résistance d'isolement couplé à un dispositif qui avertit le conducteur lorsque la résistance d'isolement tombe sous la valeur minimale requise. Il n'est pas nécessaire de surveiller la résistance d'isolement entre le rail haute tension du système de raccordement assurant la charge du SRSEE et le châssis électrique car le système de raccordement n'est sous tension que lors de la charge du SRSEE. Le bon fonctionnement du système embarqué de surveillance de la résistance d'isolement doit être confirmé selon la méthode décrite dans l'annexe 5.».

Le paragraphe 5.1.3.3 devient le paragraphe 5.1.3.4.

Paragraphe 5.2.3, modifier comme suit:

«5.2.3 Protection contre les pertes d'électrolyte

Les véhicules ... de fonctionnement.

Lorsque le SRSEE est mis à l'envers, il ne doit pas perdre d'électrolyte.».

Paragraphe 6.4.2, modifier comme suit:

«6.4.2 **Choc mécanique**

Paragraphe 6.4.2.2.2, modifier comme suit:

«6.4.2.2.2 Dans le cas d'un SRSEE à haute tension, la résistance d'isolement doit être d'au moins 100 Ω/V pour le SRSEE complet lorsqu'elle est mesurée après l'essai conformément à l'annexe 4B du présent Règlement.».

Le paragraphe 12 est supprimé.

Annexe 6, partie 1,

Point 3.4.3, modifier comme suit:

«3.4.3 Capacité **nominale** (Ah):...».

Ajouter de nouveaux points 4 à 4.6, ainsi conçus:

«4. **Pile à combustible (le cas échéant)**

4.1 **Marque de fabrique ou de commerce de la pile à combustible:**

4.2 **Type de pile à combustible:**.....

4.3 **Tension nominale (V):**

4.4 **Nombre de piles:**

4.5 **Type du système de refroidissement (le cas échéant):**.....

4.6 **Puissance maximale (kW):**

Les points 4 à 7.4.2 deviennent les points 5 à 8.4.2.

Annexe 6, partie 2,

Point 1.4.3, modifier comme suit:

«1.4.3 Capacité **nominale** (Ah):

Annexe 6, partie 3,

Point 2.3.2, modifier comme suit:

«2.3.2 Capacité **nominale** (Ah):

Annexe 8A, paragraphe 3.2, modifier comme suit:

«3.2 Procédure d'essai

...

À la demande du constructeur et en accord avec le service technique, les valeurs de corrélation entre la fréquence et l'accélération (tableau 1 ou tableau 2) peuvent être remplacées par un profil caractéristique d'essai de vibrations établi par le constructeur du véhicule et vérifié pour l'application sur le véhicule. L'homologation d'un SRSEE soumis à l'essai conformément à ces conditions n'est valable que pour un type de véhicule donné.

Après l'essai de vibrations...».

Annexe 8C, paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Conditions générales d'essai

Les conditions suivantes s'appliquent à l'essai du SRSEE lorsqu'il est retiré du véhicule:

a) **S'assurer que la charge est au moins égale à 90 % de la capacité nominale indiquée au paragraphe 3.4.3 de la partie 1 de l'annexe 6, au paragraphe 1.4.3 de la partie 2 de l'annexe 6 ou au paragraphe 2.3.2 de la partie 3 de l'annexe 6.**

b) L'essai...».

Annexe 8D, titre, modifier comme suit:

«**Choc mécanique**»

Annexe 9B,

Paragraphe 1 et 2, modifier comme suit:

«1. Considérations générales

La résistance d'isolement doit être mesurée après l'essai de résistance à l'eau.

2. Procédure d'essai

...

b) Ensuite, appliquer une tension de 500 V en courant continu entre toutes les entrées à **haute tension et les parties conductrices exposées du véhicule, ou le châssis électrique le cas échéant, pour mesurer la résistance d'isolement.**».

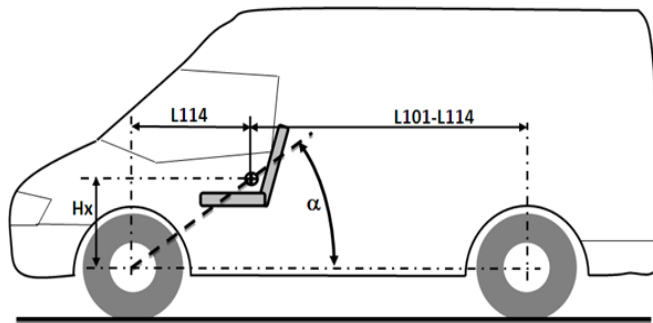
Annexe VII

Projet d'amendements au nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau (ECE/TRANS/WP.29/2014/79)

Adoptés sur la base du document GRSP-56-33 (voir par. 48 du présent rapport)

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

- «1.1 Le présent Règlement s'applique:
- Aux véhicules de la catégorie M_1 dont le PTC ne dépasse pas 3 500 kg; et
 - Aux véhicules de la catégorie N_1 sur lesquels l'angle aigu alpha (α), mesuré entre un plan horizontal passant par le centre de l'essieu avant et un plan transversal angulaire passant par le centre de l'essieu avant et le point R du siège du conducteur, comme indiqué ci-dessous, est inférieur à 22,0, ou sur lesquels le rapport entre la distance séparant le point R du conducteur du centre de l'essieu arrière (L101-L114) et le centre de l'essieu avant et le point R du conducteur est inférieur à 1,30³.



».

³ Selon la définition de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, par. 2 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.htm.

Annexe VIII

Projet d'amendements au nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (ECE/TRANS/WP.29/2014/78)

Adoptés sur la base du document GRSP-56-25 (voir par. 49 du présent rapport)

Paragraphe 7.1.1.2, modifier comme suit:

«7.1.1.2 Étiquette de l'embout de remplissage: une étiquette doit être apposée à proximité de l'embout de remplissage, par exemple au revers d'une trappe, et donner les renseignements suivants: nature du carburant (par exemple "CHG" pour l'hydrogène gazeux), **MFP**, **PSN** et date de retrait du service des réservoirs.».

Annexe IX

[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>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Marisol Medri (USA) Phone : +1 202 366 6987 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : marisol.medri@dot.gov	December 2015	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2015	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	[December 2015]	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: richard.damm@bmvbs.bund.de	November 2015	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : nha.nguyen@dot.gov	December 2015	Japan
Rechargeable Energy Storage Systems (REESS)	Mr. G. Kellermann (Germany) Phone : +49 228 300 43 04 Fax : +49 228 300 807 43 04 e-mail : gerd.kellermann@bmvbs.bund.de	June 2015	OICA