


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-neuvième session

Geneva, 9-13 mai 2016

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	3
III. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 2 de l'ordre du jour)	5	3
IV. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 3 de l'ordre du jour).....	6	4
V. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 4 de l'ordre du jour)	7–10	4
A. Proposition pour la phase 2 du Règlement technique mondial	7–9	4
B. Proposition d'amendements à la phase 1 et au projet de phase 2 du Règlement technique mondial.....	10	5
VI. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 5 de l'ordre du jour)	11	5
VII. Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral (point 6 de l'ordre du jour)	12	5
VIII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 7 de l'ordre du jour)	13–14	6
IX. Règlement n° 14 (Ancrages de ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour)..	15–16	7



X.	Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour).....	17-23	7
XI.	Règlement n° 17 (Résistance des sièges) (point 10 de l'ordre du jour)	24-26	8
XII.	Règlement n° 21 (Aménagement intérieur) (point 11 de l'ordre du jour)	27	9
XIII.	Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 12 de l'ordre du jour).....	28-29	9
XIV.	Règlement n° 25 (Appuie tête) (point 13 de l'ordre du jour)	30	9
XV.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 14 de l'ordre du jour).....	31-35	10
XVI.	Règlement n° 80 (Résistance des sièges des autobus et de leurs ancrages) (point 15 de l'ordre du jour)	36-37	11
XVII.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 16 de l'ordre du jour).....	38	11
XXVIII.	Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 17 de l'ordre du jour).	39	11
XIX.	Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 18 de l'ordre du jour)	40	12
XX.	Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 19 de l'ordre du jour).....	41-46	12
XXI.	Amendements collectifs aux Règlements n ^{os} 14 et 16 (point 20 de l'ordre du jour) ..	47	13
XXII.	Amendements collectifs aux Règlements n ^{os} 16, 44, 94 et 129 (point 21 de l'ordre du jour).....	48	13
XXIII.	Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour)	49-60	13
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive.....	49-50	13
B.	Définitions et acronymes figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP	51	14
C.	Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche	52-53	14
D.	Faits marquants de la session de mars 2016 du WP.29.....	54	14
E.	Mannequin tridimensionnel point H	55	14
F.	Systèmes de transport intelligents.....	56	15
G.	Caractéristiques fonctionnelles des systèmes embarquées s'appuyant sur des logiciels soumis à des Règlements.....	57	15
H.	Véhicules non conventionnels aux États-Unis d'Amérique.....	58	15
I.	Hommages	59-60	15
XXIV.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 23 de l'ordre du jour).....	61	15
Annexes			
I.	Liste des documents (GRSP-59-...) distribués sans cote pendant la session	18	
II.	Projets d'amendements au Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)	20	
III.	Projets d'amendements au Règlements n° 44 (Choc avant)	33	
IV.	Projets d'amendements au Règlements n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)).	38	
V.	Projets d'amendements au Règlements n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants)	39	
VI.	List of GRSP informal working groups.....	45	

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa cinquante-neuvième session à Genève, du 9 au 13 mai 2016, sous la présidence de M. Nha Nguyen (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays dont les noms suivent ont participé à ses travaux, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et Amend.2) : Allemagne, Australie, Belgique, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) était aussi présent, 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) ; et Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA). À l'invitation du secrétariat, un expert de l'Association of the European Bicycle Industry (CONEBI) a aussi assisté à la session.

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

3. Le Groupe de travail a accepté la proposition de l'expert du Royaume-Uni de modifier comme suit le paragraphe 1 du rapport ECE/TRANS/WP.29/GRSP/58 de sa session précédente :

« ... Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, **Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**, Suède et Suisse... ».

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/1 et Add.1 ;
document informel GRSP-59-07.

4. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/1 et Add.1) proposé pour la cinquante-neuvième session, auquel étaient ajoutés les points 22 g), 22 h), 22 i) et 23, ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-59-07). On trouvera la liste des groupes de travail informels relevant du GRSP à l'annexe VI du présent rapport.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/2016/72 ;
document informel GRSP-59-13.

5. Le Groupe de travail a noté qu'une demande d'autorisation d'élaborer un amendement au Règlement technique mondial (RTM) n° 1 (ECE/TRANS/WP.29/2016/72) avait été soumise à la session de juin 2016 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3). Entre temps, l'expert de la CE a introduit une proposition concrète d'amendement à ce RTM n° 1 (GRSP-59-13). Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-59-13

sous une cote officielle à la session de décembre 2016 du GRSP, en attendant l'adoption du document ECE/TRANS/WP.29/2016/72 par l'AC.3 à sa session de juin 2016.

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

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34.

6. L'expert du Royaume-Uni, au nom du Président du groupe de travail informel de la phase 2 du Règlement technique mondial n° 7, a précisé que le groupe utilisait désormais une méthode plus empirique pour déterminer les critères biomécaniques et que d'autres méthodes encore étaient à l'étude. Il a indiqué que le groupe de travail informel espérait qu'à la session de décembre 2016 du GRSP une proposition plus élaborée serait présentée concernant le RTM n° 7 et l'additif 1 à la Résolution mutuelle n° 1 pour incorporer les caractéristiques du mannequin biométrique pour les essais de choc arrière (BioRID). Il a conclu en disant qu'il était nécessaire de prolonger le mandat du groupe de travail informel jusqu'en mars 2017 pour pouvoir achever les propositions finales et que l'AC.3 avait entériné cette demande à sa session de mars 2016.

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

A. Proposition pour la phase 2 du Règlement technique mondial

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2 ;
document informel GRSP-59-16.

7. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué que la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) avait entamé, mais pas encore terminé, son analyse coûts-avantages. Il a déclaré ne pas savoir quand cette analyse serait achevée, espérant toutefois que les États-Unis d'Amérique seraient en mesure d'en présenter les résultats lors de la session de décembre 2016 du GRSP. Il a ajouté que l'avis de proposition de réglementation (NPRM) sur la sécurité des piétons aborderait le processus de transposition des phases 1 et 2 du RTM dans son pays.

8. L'expert de la CE a précisé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2 avait été établi par les experts de l'équipe spéciale chargée de la zone d'impact du pare-chocs (TF-BTA), un sous-groupe du groupe de travail informel de la phase 2 du Règlement technique mondial chargé d'incorporer la jambe d'essai piéton souple (FlexPLI). Le GRSP a noté qu'une fois qu'un accord serait intervenu sur la question des valeurs de référence de l'évaluation des blessures (IARV) pour l'essai tibia contre pare-chocs, sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2, afin d'améliorer l'essai contre pare-chocs, le texte serait incorporé au projet de proposition de RTM (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15).

9. L'expert de la République de Corée a présenté une proposition d'autorisation d'amendement au RTM (GRSP-59-16) visant à y introduire des dispositions relatives au système de capot actif. Le Groupe de travail a pris note de ce que cette proposition serait d'abord envoyée à l'AC.3 sous la forme d'un document informel pour sa session de juin 2016 en vue de son adoption officielle par le Comité en novembre 2016. Il a également été

convenu que l'expert de la République de Corée soumettrait à la session de décembre 2016 du GRSP une proposition officielle d'amendements visant à modifier le texte actuel de la phase 1 du RTM ainsi que le projet de texte de la phase 2 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15). Le GRSP a noté que l'échéancier pour la mise au point définitive était serré (décembre 2017). L'expert de la République de Corée a proposé de mettre sur pied une équipe spéciale chargée d'élaborer les amendements proposés plutôt qu'un groupe de travail informel. L'expert de l'OICA a recommandé la participation d'experts de toutes les Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 afin que le groupe soit en mesure de mettre au point une procédure d'essai harmonisée au niveau mondial.

B. Proposition d'amendements à la phase 1 et au projet de phase 2 du Règlement technique mondial

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

10. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que les activités liées à l'avis de proposition de réglementation mentionné au paragraphe 7 ci-dessus étaient en cours et qu'elles comporteraient une discussion sur les nouvelles prescriptions proposées pour les essais de choc avec la tête d'essai (documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5). Il a recommandé que les parties intéressées fassent des observations concernant les amendements proposés à ce sujet afin qu'une procédure d'essais harmonisée au niveau mondial puisse être élaborée. Le GRSP a confirmé que les amendements proposés porteraient sur les phases 1 et 2 du RTM.

VI. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 5 de l'ordre du jour)

11. Le Groupe de travail a noté que le NHTSA était en train de préparer un avant-projet de réglementation concernant la phase 1 du RTM, qui devait être prêt pour la fin de l'année. Entre-temps, le Président du GRSP a informé le groupe que le nombre d'anciens parrains et coparrains de la phase 1 du RTM serait accru pour la phase 2. Il a également annoncé que le programme de travail du RTM découlant de l'Accord de 1998 devait être finalisé prochainement et qu'une proposition informelle d'autorisation d'élaborer la phase 2 du RTM serait soumise pour approbation à l'AC.3.

VII. Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral (point 6 de l'ordre du jour)

12. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel. Il a annoncé que le groupe prévoyait de se réunir en juin 2016 pour mettre la dernière main à un projet d'additif à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) visant à introduire les spécifications du mannequin pour essais de choc latéral World SID du 50° centile (SID). Il a en outre confirmé qu'il fallait encore du temps pour revoir les activités d'harmonisation relatives au mannequin World SID femme du 5° centile. Le GRSP a décidé de conserver ce point à l'ordre du jour afin de l'actualiser à sa session de décembre 2016.

VIII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 7 de l'ordre du jour)

Documents : documents informels GRSP-59-10 et GRSP-59-11.

13. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques (GRSP-59-11). Il a aussi présenté le rapport d'activité de ce groupe (GRSP-59-10). Il a fait savoir au GRSP que la dernière réunion du groupe de travail informel s'était tenue à Tokyo en mars 2016. Il a expliqué que les travaux des neuf équipes spéciales du groupe informel avaient suffisamment progressé pour pouvoir conclure dans le cadre du mandat donné pour la phase 1 du RTM. Il a donc informé le GRSP que le calendrier prévu pour la fin des travaux du groupe était le suivant :

a) 13-17 juin 2016 : la onzième réunion du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques se tiendra à Washington, au États-Unis d'Amérique. Les équipes spéciales se réuniront également au cours de la semaine précédant cette onzième réunion ;

b) Septembre 2016 : la douzième réunion du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques est prévue pour la fin septembre 2016 en un lieu qui doit être décidé au cours de la onzième réunion ;

c) Octobre-décembre 2016 : possibles réunions de l'équipe de rédaction ;

d) Décembre 2016 : présentation au GRSP d'un projet de RTM sous forme de document informel ;

e) Janvier-février 2017 : possible réunion du groupe de travail informel et/ou de l'équipe de rédaction ;

f) Juin-novembre 2017 : soumission du projet de RTM à l'AC.3 et son inscription au Registre mondial.

14. L'expert de la France a suggéré un champ d'application semblable à celui du Règlement n° 100 qui inclue les véhicules utilitaires lourds. Entre-temps, l'expert de la CE a demandé des précisions concernant une « option barrière de protection » contre les chocs électriques. Le GRSP a noté que l'équipe spéciale n° 8 du Groupe de travail informel avait travaillé à l'inclusion des véhicules utilitaires lourds. Il a en outre été relevé qu'un avant-projet de réglementation proposant de modifier la norme fédérale de sécurité des véhicules automobiles (Federal Motor Vehicle Safety Standard) n° 305 (Véhicules à propulsion électrique : déversement d'électrolyte et protection contre les décharges électriques) et d'introduire une option barrière de protection pour la sécurité électrique avait été publié en mars 2016. L'expert des États-Unis d'Amérique a précisé que cet avant-projet de réglementation permettrait d'établir des dispositions de sécurité aussi bien en conditions d'utilisation normales qu'après un accident. Les efforts actuels de ce groupe de travail informel pourraient ainsi permettre d'aboutir à des prescriptions harmonisées. Il a proposé que les experts examinent l'avant-projet de réglementation susmentionné sur le site www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/nprm-fmvss-305-03032016.docx.

IX. Règlement n° 14 (Ancrages de ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour)

Document : document informel GRSP-58-13.

15. L'expert de l'Australie a rappelé que le document GRSP-58-13 visait à remédier à l'incompatibilité entre les prescriptions du Règlement n° 14 et les modèles de dispositifs de retenue pour enfants (DRE) actuellement proposés en Australie, au Canada et aux États-Unis d'Amérique, ainsi qu'à inclure ce Règlement dans l'annexe 4 du futur Règlement n° 0 relatif à l'IWVTA. Il a précisé avoir reçu les principales observations suivantes : i) recommander d'exclure toute disposition applicable à des ancrages non-ISOFIX et laisser leur réglementation au niveau national ; et ii) modifier les limites de déplacement de la charge appliquée lors de l'essai. L'expert de l'OICA a redit sa préférence pour la solution consistant à scinder le Règlement en deux Règlements : l'un sur l'ancrage des ceintures de sécurité et l'autre sur l'ancrage des dispositifs de retenue pour enfants (qui serait exclu par l'annexe 4 du Règlement n° 0). Il a expliqué que cette solution permettrait de faire face à l'absence de dispositions harmonisées concernant les ancrages de DRE sur le plan mondial et d'éviter des problèmes d'homologation de type dans des pays tels que l'Australie. L'expert du Royaume-Uni a fait part de sa préférence pour une solution à long terme qui consisterait à conserver un Règlement unique. Il a toutefois ajouté que si cela devait se traduire par des problèmes de conception et d'homologation de type pour les constructeurs de véhicules, il pourrait se rallier à la solution proposée par l'expert de l'OICA. L'expert de la France a abondé dans le sens de l'expert du Royaume-Uni, tout en émettant une réserve pour complément d'étude de toutes les conséquences d'une scission du Règlement.

16. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2016, sur la base d'une éventuelle proposition révisée, ainsi que de garder le document GRSP-58-13 à l'ordre du jour de sa prochaine session en tant que document informel.

X. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/12,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/15 ;
documents informels GRSP-58-15-Rev.1, GRSP-59-06-Rev.2,
GRSP-59-12, GRSP-59-19-Rev.1 et GRSP-59-20.

17. L'expert de la CLEPA a informé le Groupe de travail qu'en raison du manque de temps il n'y avait aucune proposition nouvelle visant à introduire des dispositions applicables aux fixations pour vérifier l'espace disponible sur les DRE latéraux universels de type « fauteuils-lits ». L'expert de la France a précisé que les discussions au sein de l'ISO était en train de s'achever et que dès qu'une norme finale serait disponible, le GRSP serait en mesure de proposer un amendement harmonisé à ce sujet. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2016.

18. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8, qui visait à préciser l'espace disponible pour l'installation de DRE. L'expert de l'OICA a également présenté une proposition révisée d'amendements (le document GRSP-59-20 qui annule et remplace le document GRSP-58-15-Rev.1) destinés à simplifier l'information des consommateurs dans le manuel d'utilisation. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8, tel que modifié par l'annexe II du présent rapport. Le

secrétariat a été prié de soumettre les deux propositions, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de complément 8 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 16.

19. L'expert du Japon a fait un exposé (GRSP-59-12) pour présenter le document GRSP-59-06-Rev.2 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2), qui vise à introduire des dispositions concernant les témoins de port de ceinture sur tous les sièges d'un véhicule. L'expert du Royaume-Uni a reconnu les contraintes techniques et opérationnelles existantes et soutenu l'idée d'exempter certaines catégories de véhicules et de sièges (véhicules accessibles aux fauteuils roulants, sièges amovibles et sièges suspendus). Il a estimé que certaines de ces exemptions pourraient n'être que temporaires afin de permettre la mise au point de solutions viables. L'expert de l'Italie a insisté sur la nécessité d'une définition de « siège suspendu » qui fait défaut dans le texte actuel du Règlement n° 16 et dans le document GRSP-59-06-Rev.2. Il s'est en outre interrogé sur la reproductibilité de l'utilisation alternative d'un mannequin femme du 5^e centile pour l'essai d'activation des témoins de port de ceinture.

20. Le GRSP a finalement adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2, tel que modifié par l'annexe II du présent rapport (GRSP-59-06-Rev.2). Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de série 07 d'amendements au Règlement n° 16. Il a été convenu que d'éventuelles modifications des dispositions transitoires (par. 15.4 à 15.10) pourraient être proposées et soumises sous forme de document informel sept semaines avant la réunion de novembre 2016 du WP.29 pour permettre que la proposition soit examinée par le Conseil de l'Union européenne et mise aux voix par l'AC.1.

21. L'expert du Danemark a présenté le document GRSP-59-19-Rev.1 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/12), préparé conjointement avec l'expert du Japon et visant à revoir le tableau de l'annexe XVI « Mode d'installation des ceintures de sécurité avec mention des types de ceinture et d'enrouleur » du Règlement. Le GRSP a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 (voir par. 18) en tant que projet de complément 8 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 16.

22. Le GRSP a aussi examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/15, qui vise à préciser les dispositions applicables aux essais dynamiques des sièges arrière. Il a adopté cette proposition sans modification. Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 (voir par. 18 et 21) en tant que projet de complément 8 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 16.

23. Enfin, le GRSP a décidé, faute de temps, de reporter l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13 à sa session de décembre 2016.

XI. Règlement n° 17 (Résistance des sièges) (point 10 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27 ;
documents informels GRSP-57-23 et GRSP-58-28-Rev.1.

24. L'expert des Pays-Bas a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux de l'équipe spéciale de la dissipation d'énergie par les sièges (l'ancien groupe d'experts des nouvelles technologies utilisées dans les dispositifs de retenue). Il a précisé

que le groupe s'était réuni récemment à Paris et qu'il s'employait toujours à actualiser le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27. Il a ajouté que la proposition concernerait le plus grand déplacement vers l'avant des occupants maintenus lors de l'installation de nouvelles ceintures de sécurité équipées de dispositifs limiteurs d'effort. Le GRSP a également noté que l'équipe spéciale continuerait à travailler sur des amendements parallèles aux Règlements n^{os} 21, 25 et 80.

25. L'expert de la CLEPA a rappelé au Groupe de travail le document informel GRSP-57-23 qu'il avait soumis lors de la cinquante-septième session et qui présentait différents scénarios d'essais de résistance des sièges en raison du manque de clarté des dispositions actuelles. L'expert des Pays-Bas s'est offert pour élaborer en vue de la session de décembre 2016 du GRSP une proposition tenant compte des préoccupations de l'expert de la CLEPA.

26. L'expert du Japon a également rappelé au GRSP le document informel GRSP-58-28-Rev.1, proposant d'aligner les dispositions du Règlement n^o 17 sur celles du projet de phase 2 du RTM n^o 7. Le GRSP a accepté de garder le document GRSP-58-28-Rev.1 comme document de référence à l'ordre du jour de la session de décembre 2016, en attendant les résultats du Groupe de travail informel sur la phase 2 du RTM n^o 7.

XII. Règlement n^o 21 (Aménagement intérieur) (point 11 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/28.

27. Le Groupe de travail a noté qu'aucune information nouvelle concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/28 actualisé n'était encore disponible au titre de ce point de l'ordre du jour (voir par. 24 ci-dessus) et il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2016.

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

28. Le Groupe de travail a pris note d'une étude, publiée par le secrétariat de la CEE, portant sur les casques et visant à sensibiliser au Règlement n^o 22 sur le plan mondial en mettant l'accent sur la sécurité des utilisateurs de deux-roues, y compris de vélos à assistance électrique (disponible aussi sur la page d'accueil du WP.29 www.unece.org/trans/main/welcwp29.html). L'expert de l'IMMA a soutenu ces initiatives visant à protéger les utilisateurs de deux-roues motorisés.

29. L'expert de la France a informé le GRSP des problèmes rencontrés actuellement par la police nationale lorsqu'il s'agit de vérifier l'authenticité des marques d'homologation de type sur les casques. L'expert de l'Allemagne a annoncé que son gouvernement avait procédé à une analyse des casques vendus dans le pays et que l'un des problèmes rencontrés était celui des marques d'homologation de type. Il a donc annoncé qu'il ferait un exposé à la session de décembre 2016 du GRSP pour aborder cette question en détail.

XIV. Règlement n^o 25 (Appuie tête) (point 13 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/22.

30. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point (voir par. 24 et 27).

XV. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 14 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14 ;
documents informels GRSP-59-02-Rev.2, GRSP-59-04, GRSP-59-05,
GRSP-59-15-Rev.1 et GRSP-59-17.

31. L'expert de la CLEPA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3 et GRSP-59-04, qui visent à actualiser les références à la norme européenne relative à la toxicité et à l'inflammabilité des matériaux utilisés dans la production des dispositifs de retenue pour enfants (DRE). L'expert du Japon a présenté le document GRSP-59-05 qui modifie cette proposition. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de complément 12 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44.

32. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/9, qui vise à harmoniser les versions russe et anglaise du Règlement. Le GRSP a adopté la proposition sans modification et demandé au secrétariat de la soumettre, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de rectificatif 2 à la révision 3 du Règlement n° 44.

33. L'expert de Consumer International (CI) a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11, qui vise à retirer les DRE ISOFIX du Règlement n° 44. L'expert de la CLEPA a émis des doutes sur la proposition, car de trop nombreux produits ISOFIX sont déjà sur le marché. Il a donc suggéré que la proposition contienne une clause spéciale appropriée qui permette l'extension des homologations de types accordées à des DRE ISOFIX en vertu du Règlement, afin d'éviter des distorsions dans le système d'homologation de type. L'expert de CI a donc présenté le document GRSP-59-15-Rev.1, en coopération avec les experts de la CLEPA et de l'OICA. L'expert de l'OICA a estimé qu'un complément permettrait mieux qu'une nouvelle série d'amendements d'atteindre les objectifs de la proposition. L'expert de la Chine a expliqué que la proposition aurait des répercussions au niveau des coûts dans son pays, car la législation nationale GB 14166 a repris une grande partie des dispositions du Règlement n° 44, y compris celles qui se rapportent à la norme ISOFIX. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport (GRSP-59-15-Rev.1). Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition (en tant que document officiel distinct), pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que (voir par. 31) projet de complément 12 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 44.

34. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14, qui vise à exclure à prévenir toute divergence d'interprétation en ce qui concerne l'installation des DRE dans le Règlement n° 44. L'expert de la France, qui préside le groupe de travail informel des dispositifs améliorés de retenue pour enfants (DARE), a rappelé au GRSP que son groupe informel avait abordé ce point dans le document de travail CRS-56-05, qui disponible sur le site : www2.unece.org/wiki/display/trans/CRS+56th+meeting. Le Président a invité les experts du GRSP à étudier de plus près le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14 ainsi que le document de travail CRS-56-05 et décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2016.

35. Enfin, l'expert de l'Espagne, au nom du Groupe des services techniques des Règlements n^{os} 44 et 129 a fait un exposé (GRSP-59-17) sur les résultats du travail de ce groupe comme introduction au document GRSP-59-02-Rev.2, qui actualise les dispositions relatives aux essais figurant dans le Règlement n^o 44. Le GRSP a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe III du présent rapport et demandé au secrétariat de la soumettre, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que partie du complément 12 à la série 04 d'amendements au Règlement n^o 44 (voir par. 31 et 33).

XVI. Règlement n^o 80 (Résistance des sièges des autobus et de leurs ancrages) (point 15 de l'ordre du jour)

Document : document informel GRSP-59-09-Rev.1.

36. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point (voir par. 24, 27 et 30).

37. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-59-09-Rev.1, qui vise à préciser les prescriptions relatives au dispositif de sécurité qui doit être installé sur les sièges orientés vers le côté. Le GRSP a adopté le document GRSP-59-09-Rev.1 tel qu'il est reproduit à l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement n^o 80.

XVII. Règlement n^o 94 (Choc avant) (point 16 de l'ordre du jour)

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

XVIII. Règlement n^o 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 17 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7.

39. L'experte de la Belgique a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7, qui vise à transférer des dispositions relatives à la sécurité électrique des trolleybus du Règlement n^o 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃) au Règlement n^o 100 (Sécurité des véhicules électriques). Elle a précisé que la proposition visait à attirer l'attention du GRSP sur les problèmes d'interprétation des champs d'application des deux Règlements en ce qui concerne la sécurité électrique des trolleybus. L'expert de la CE a préconisé une analyse approfondie pour vérifier s'il serait correct de faire de cette proposition un amendement au Règlement n^o 100. L'expert de l'OICA a demandé plus de clarté sur cette question, ajoutant qu'il n'était pas encore en mesure d'apporter une réponse. Il a proposé qu'une coordination plus étroite soit encouragée à ce sujet avec d'autres groupes de travail, comme celui des dispositions générales de sécurité et celui de l'éclairage et de la signalisation lumineuse. Il a enfin suggéré de solliciter l'avis du WP.29 à sa session de juin 2016 quant à la manière d'aller de l'avant. Le GRSP a noté également que la sécurité électrique des trolleybus avait de nombreuses implications dans différents Règlements, notamment dans les Règlements n^o 10 (Compatibilité électromagnétique) et n^o 107 (Homologation des véhicules des catégories M₂ ou M₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction). Le GRSP a noté que le GRSG avait, à sa session d'avril 2016, préféré garder les dispositions applicables aux trolleybus dans le Règlement n^o 107. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2016. Entre-temps, l'experte

de la Belgique avait proposé de mener une analyse détaillée et de présenter une proposition sur toutes les questions connexes au GRSG et au GRE, ainsi que de soumettre à la session de juin 2016 du WP.29 un document informel faisant le point sur la question, afin de solliciter son avis.

XIX. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 18 de l'ordre du jour)

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

XX. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 19 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/10 ;
documents informels GRSP-59-03-Rev.1, GRSP-59-04, GRSP-59-05,
GRSP-59-08-Rev.1, GRSP-59-14 et GRSP-59-17.

41. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRSP-59-03-Rev.1, en tant qu'amendement parallèle au Règlement n° 44 (voir par. 35 ci-dessus) visant à améliorer les méthodes d'essais. Le GRSP a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les propositions, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de complément 5 au texte original du Règlement n° 129 et en tant que projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au même Règlement n° 129.

42. Le Groupe de travail a pris note des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6, GRSP-59-04 et GRSP-59-05 en tant qu'amendements parallèles (déjà adoptés pour le Règlement n° 44) visant à actualiser les références à la norme européenne relative à la toxicité et à l'inflammabilité des matériaux utilisés dans la production des dispositifs de retenue pour enfants (DRE) (voir par. 31 ci-dessus). Le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6, tels que modifiés par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les propositions, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de complément 5 au texte original du Règlement n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5) et en tant que partie (voir par. 41 ci-dessus) du projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6).

43. L'expert de la France, en tant que Président du groupe de travail informel des dispositifs améliorés de retenue pour enfants (DARE), a fait un exposé (GRSP-59-14) sur les résultats du travail de ce groupe qui a introduit les dernières modifications (GRSP-59-08-Rev.1) à la proposition officielle de série 02 d'amendements au Règlement (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/4). Il a expliqué que la nouvelle série d'amendements proposée visait à introduire : i) les DARE appartenant à la catégorie des sièges rehausseurs (avec dossier) dans le champ d'application du Règlement n° 129 ; et ii) la proposition de l'Espagne (GRSP-59-03-Rev.1). Il a conclu en disant que cette dernière série serait reconnue comme étant la phase 2 du Règlement.

44. Le GRSP a finalement adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/4, tel qu'il est reproduit dans l'additif 1 au présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 129.

45. En outre, l'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/10, qui vise à harmoniser les versions russe et anglaise du Règlement. Le GRSP a adopté la proposition sans modification et demandé au secrétariat de la soumettre, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2016 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que projet de rectificatif 2 à la version originale du Règlement n° 129.

46. Se référant à la discussion tenue au titre du point 9 (voir par. 17 ci-dessus), le GRSP a décidé de reporter l'examen de cette question à une prochaine session sur la base d'une éventuelle version actualisée du document GRSP-58-21, que devrait soumettre le groupe de travail informel des dispositifs améliorés de retenue pour enfants.

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

Document : document informel GRSP-58-03-Rev.1.

47. Le Groupe de travail a noté que l'expert de la CE soumettrait à la session de décembre 2016 une proposition révisée (remplaçant le document GRSP-58-03-Rev.1) visant à promouvoir l'utilisation du système ISOFIX et en particulier le concept « prêt à l'emploi » des dispositifs de retenue pour enfants i-Size (afin de réduire le mauvais usage des DRE).

XXII. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 16, 44, 94 et 129 (point 21 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30 ;
document informel GRSP-59-01.

48. L'expert de la Hongrie a fait savoir au Groupe de travail (GRSP-59-01) qu'il soutenait le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30, qui vise à harmoniser les informations figurant sur l'étiquette de mise en garde contre les dangers des coussins gonflables en ce qui concerne l'installation correcte des systèmes de retenue pour enfant (DRE). Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2016 pour laisser le temps aux experts de faire part de leurs observations détaillées concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30.

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

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

Document : document informel GRSP-59-21.

49. L'expert du Japon a présenté un exposé (GRSP-59-21) d'où il ressort que les piétons sont les principales victimes des récents accidents de la route mortels au Japon.

50. L'expert de la CE a informé le Groupe de travail de la prochaine révision du Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil. Il a annoncé que le Parlement européen et le Conseil seraient informés en juillet 2016 des mesures prévues pour faire en sorte que le nombre de victimes de la route continue à diminuer. Il a annoncé également que la CE procéderait à une analyse coûts-bénéfices en étroite collaboration avec les acteurs concernés pour produire une étude d'impact. Il a enfin fait part de son intention de proposer des mesures plus concrètes à la session de décembre 2016 du GRSP.

B. Définitions et acronymes figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP

51. Le Groupe de travail a pris note des fichiers Excel qui sont annexés en permanence à son site Web pour les abréviations et symboles des Règlements et Règlements techniques mondiaux de l'ONU (www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms_definitions.html). Le Président du GRSP a annoncé la préparation pour la session de décembre 2016 d'un document informel réunissant les acronymes et définitions présents dans le RTM, qui sera établi en collaboration avec les Présidents des groupes de travail informels pour revoir le document et faire part d'observations au secrétariat.

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

Document : document informel WP.29-168-12.

52. Le Groupe de travail a pris note de l'avancement des travaux concernant le projet de révision 3 de l'Accord de 1958 (ECE/TRANS/WP.29/1120, par. 45 à 55) et de ce que son adoption était prévue pour la session de novembre 2016 du WP.29. L'expert du Japon, Ambassadeur de l'IWVTA auprès du GRSP, a présenté le rapport périodique du groupe de travail informel de l'IWVTA (WP.29-168-12) et le GRSP a noté que la question du rapport n° 14 était en suspens, appelant de ses vœux une solution qui permette de l'inclure dans la liste A du Règlement n° 0.

53. Le GRSP a pris note : i) de la décision du Comité des transports intérieurs de financer la DETA par le budget ordinaire ; ii) de la décision du représentant de l'Allemagne au WP.29 de se retirer de la présidence du groupe de travail informel de la base DETA ; et iii) du retrait de l'offre d'héberger la base DETA à la CEE jusqu'à ce que le financement nécessaire soit garanti.

D. Faits marquants de la session de mars 2016 du WP.29

54. Le Secrétaire a rendu compte des faits marquants de la 168^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1120).

E. Mannequin tridimensionnel point H

55. L'expert de l'Allemagne a informé le GRSP de son retrait de la présidence du groupe de travail informel de l'harmonisation des caractéristiques de la machine 3-D H. Il a souligné que les experts avaient montré de l'intérêt pour cette activité et demandé au GRSP de trouver un nouveau président pour le groupe informel. Le GRSP a pris note de la décision de l'expert de l'Allemagne et décidé d'en informer le WP.29 à sa session de juin 2016.

F. Systèmes de transport intelligents

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

G. Caractéristiques fonctionnelles des systèmes embarqués s'appuyant sur des logiciels soumis à des Règlements

Document : document informel WP.29-168-15.

57. Le Secrétaire du GRRF a rendu compte du suivi donné à la décision du WP.29 à sa session de mars 2016 (ECE/TRANS/WP.29/1120, par. 38) : i) discussion du GRRF dans le cadre de l'IWVTA (WP.29-168-15) ; ii) caractéristiques fonctionnelles des systèmes automobiles (par exemple du système de surveillance de la pression des pneumatiques) dans des conditions autres que celles appliquées conformément aux procédures d'essai réglementaires. Il a informé le GRSP que certains systèmes de sécurité, notamment ceux qui font appel à des logiciels, pourraient être conçus pour ne fonctionner que dans les conditions restreintes correspondant aux essais mais pas dans toutes les conditions de conduite pertinentes. Le GRSP n'a pas fait de commentaire à ce sujet mais a décidé de retirer ce point de l'ordre du jour des prochaines sessions.

H. Véhicules non conventionnels aux États-Unis d'Amérique

Document : document informel GRSP-59-18.

58. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document GRSP-59-18, qui met en évidence le nombre croissant de véhicules à vitesse réduite et de motocycles à trois roues (véhicules non conventionnels) circulant sur les routes de son pays ainsi que les questions de conformité auxquelles son administration doit faire face.

I. Hommages

59. Ayant appris que M. Richard Damm (Allemagne) ne participerait plus à ses sessions, le Groupe de travail l'a remercié de sa précieuse contribution à ses travaux et lui a adressé ses meilleurs vœux de réussite dans ses activités futures.

60. Ayant appris que M. Louis-Sylvain Ayral (CLEPA) allait partir à la retraite et ne participerait plus à ses sessions, le Groupe de travail l'a remercié de son précieux concours pendant toutes ses années de participation aux sessions. Il lui a souhaité une longue et heureuse retraite et lui a rendu hommage, ainsi qu'à M. Damm, par de longs applaudissements.

XXIV. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 23 de l'ordre du jour)

61. La soixantième session devait se tenir à Genève du 13 décembre (9 h 30) au 16 décembre 2016 (12 h 30). Le GRSP a indiqué que la date limite de communication des documents officiels au secrétariat était le 16 septembre 2016, soit douze semaines avant la session. Il a également approuvé l'ordre du jour provisoire suivant :

1. Adoption de l'ordre du jour.

2. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes).
3. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête).
4. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) :
 - a) Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial ;
 - b) Proposition d'amendements à la phase 1 et au projet de phase 2 du Règlement technique mondial.
5. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
6. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral.
7. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques.
8. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).
9. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité).
10. Règlement n° 17 (Résistance des sièges).
11. Règlement n° 21 (Aménagement intérieur).
12. Règlement n° 22 (Casques de protection).
13. Règlement n° 25 (Appuie-tête).
14. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).
15. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)).
16. Règlement n° 94 (Choc avant).
17. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons).
18. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
19. Règlement n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
20. Règlement n° 135 (Choc latéral contre un poteau).
21. Règlement n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
22. Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
23. Amendements collectifs aux Règlements n°s 14 et 16.
24. Amendements collectifs aux Règlements n°s 16, 44, 94 et 129.
25. Élection du bureau.
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 du véhicule complet (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche ;
 - d) Points à retenir des sessions de juin et novembre 2016 du WP.29 ;

- e) Machine tridimensionnelle point H ;
- f) Systèmes de transport intelligents.

Annexe I

Liste des documents (GRSP-59-...) 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	Hongrie	21	E	Remarks to the Collective amendments to Regulations Nos. 16, 44, 94 and 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	a)
02/Rev.2	Espagne	14	E	Proposal for Supplement 12 to the 04 series of amendments to Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	d)
03/Rev.1	Espagne	20	E	Proposal for draft Supplement 5 to Regulation No. 129 -Proposal for draft Supplement 1 to the 01 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	d)
04	CLEPA	14 et 19	E	Collective amendments to working documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3 (Regulation No. 44), ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6 (Regulation No. 129)	d)
05	Japon	14 et 19	E	Proposal for collective amendments to Regulation Nos. 44 and 129	d)
06/Rev.2	France, Japon, République de Corée et CE	9	E	Proposal for the 07 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	d)
07	Président du GRSP	1	E	Running order fifty ninth session of GRSP	a)
08/Rev.1	France	19	E	Proposal for the 02 series of amendments to Phase 2 of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	d)
09/Rev.1	Allemagne	15	E	Proposal for the 04 series of amendments to Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages)	d)
10	États-Unis d'Amérique	7	E	Draft Meeting Minutes of the tenth Meeting of the Informal Working Group on Electrical Vehicle Safety - Global Technical Regulation	a)
11	États-Unis d'Amérique	7	E	Informal Working Group on Electric Vehicle Safety Global Technical Regulation	a)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
12	Japon	9	E	Report and explanation document of SBR-Task Force	a)
13	CE	2	E	Proposal to develop amendment 2 to global technical regulation No. 1 concerning door locks and retention components	b)
14	France	19	E	Status report of the CRS IWG on Regulation No. 129 Phase 2	a)
15/Rev.1	IC	14	E	Proposal for 05 series of amendments to Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	d)
16	République de Corée	4 a)	E	Request for authorization to develop an amendment to global technical regulation No. 9 (Pedestrian safety)	b)
17	Espagne	14	E	Meeting of Technical Special Group on CRS (TSG)	a)
18	États-Unis d'Amérique	22 g)	E	NHTSA Experience with Non-Traditional Vehicles	a)
19/Rev.1	Danemark/Japon	9	E	Proposal for Supplement 8 to the 06 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	d)
20	OICA	9	E	Proposal for Supplement 8 to the 06 series of Amendments to Regulation No. 16 (seat belts)	d)
21	Japon	22 a)	E	Pedestrian Safety Research in Japon	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, mais 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

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

Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/8 (voir par. 18 du présent rapport)

Paragraphe 8.3.4, modifier comme suit :

« 8.3.4 Les ceintures de sécurité et systèmes de retenue pourvus d'enrouleurs doivent être installés d'une manière qui assure un fonctionnement correct de ces enrouleurs et un enroulement effectif des sangles. Dans le cas d'un dispositif de réglage en hauteur, ainsi que d'un dispositif souple d'adaptation en hauteur, il faut contrôler que l'enrouleur, au moins dans sa position la plus haute et sa position la plus basse, règle automatiquement la sangle sur l'épaule du porteur après le **bouclage**, et également que la plaque du pêne s'enroule correctement vers le haut en cas de **débouclage**.

... ».

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-59-20 (voir par. 18 du présent rapport)

Table des matières, modifier comme suit :

« Table des matières

...

Annexes

17. Prescriptions en matière d'installation sur les véhicules à moteur de ceintures de sécurité et de systèmes de retenue pour les occupants adultes des sièges faisant face vers l'avant, ainsi que pour l'installation de dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et de dispositifs de retenue pour enfants i-Size.....

...

Appendice 3 :

Exemple d'informations détaillées à l'intention des fabricants de systèmes de retenue pour enfants

Appendice 4 : Installation du mannequin 10 ans.....

... ».

Annexe 17, modifier comme suit :

« Annexe 17

Prescriptions en matière d'installation sur les véhicules à moteur de ceintures de sécurité et de systèmes de retenue pour les occupants adultes des sièges faisant face vers l'avant, ainsi que pour l'installation de dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX et de dispositifs de retenue pour enfants i-Size

1. Compatibilité avec les systèmes de retenue pour enfants
 - 1.1 Dans le manuel d'entretien du véhicule, le constructeur doit indiquer **de manière simple à l'utilisateur** dans quelle mesure chaque place assise convient à l'installation d'un dispositif de retenue pour enfants. Cette information doit être donnée **au moyen de pictogrammes, ou** dans la langue nationale, ou dans l'une au moins des langues nationales du pays dans lequel le véhicule est mis en vente.

Pour chaque place de passager orientée vers l'avant, et pour chaque position ISOFIX **indiquée**, le constructeur doit **préciser** :

 - a) **Si la place convient à l'installation d'un dispositif de retenue pour enfants de la catégorie "universelle" (voir par. 1.2 ci-après) ; et/ou**
 - b) **Si la place convient à l'installation d'un dispositif de retenue pour enfants de la catégorie i-Size (voir par. 1.4 ci-après) ; et/ou**
 - c) **Si la place convient à l'installation d'un dispositif de retenue pour enfants autre que ceux indiqués aux alinéas a) et b) ci-dessus (voir par exemple par. 1.3 ci-après).**

Si une place assise ne convient qu'à l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants orientés vers l'avant, cela doit également être indiqué dans le manuel d'entretien du véhicule.

Outre les informations définies ci-dessus à l'intention de l'utilisateur, le constructeur du véhicule doit rendre accessibles les informations définies dans l'appendice 3 de la présente annexe. Ces informations peuvent par exemple figurer dans des annexes distinctes du manuel d'entretien du véhicule, ou dans la description technique du véhicule ou sur une page Web.
 - 1.2 Par "**dispositif de retenue pour enfants de la catégorie universelle**", on entend un dispositif homologué dans la catégorie "universelle" conformément au complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44. Les places **assises que** le constructeur du véhicule a indiquées convenir à l'installation de dispositifs de retenue pour enfants **doivent être** conformes aux prescriptions de l'appendice 1 de la présente annexe.
 - 1.3 **Un dispositif de retenue pour enfants ISOFIX doit être homologué conformément au complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44 ou au Règlement n° 129. Les positions ISOFIX que le constructeur du véhicule a indiquées convenir à l'installation de dispositifs de retenue pour**

enfants ISOFIX doivent être conformes aux prescriptions de l'appendice 2 de la présente annexe.

- 1.4 Par dispositif de retenue pour enfants de type i-Size, un dispositif de retenue pour enfants homologué dans la catégorie "i-Size" définie dans le Règlement n° 129. Les places assises qui sont spécifiées par le constructeur du véhicule comme convenant à l'installation d'un dispositif de retenue pour enfants de type i-Size doivent satisfaire aux prescriptions de l'appendice 2 **de la présente annexe.**

Annexe 17, appendice 2, paragraphe 2, modifier comme suit :

- « 2. Procédure d'essai
- Pour les positions ISOFIX **définies** par le constructeur du véhicule, **on doit** vérifier la possibilité d'installer **les systèmes d'installation de retenue pour enfants (SIRE) énumérés au paragraphe 4 de la présente annexe.** **Lorsque le constructeur du véhicule a indiqué que la ou les position(s) ISOFIX permettent d'installer un SIRE donné, les systèmes plus petits du même type sont réputés pouvoir être installés.**
- Pour les positions i-Size définies par le constructeur du véhicule, on doit** vérifier la possibilité d'installer les systèmes d'installation de retenue pour enfants satisfaisant à la norme ISO/R2 et ISO/F2X (voir le paragraphe 4 de la présente annexe), y compris le volume imparti au socle de la béquille i-Size.
- Tant pour les positions ISOFIX qu'i-Size, la procédure suivante est applicable : ».**

Annexe 17, Appendice 3,

Tableaux 1 à 3, supprimer

Ajouter un nouveau tableau 1, ainsi conçu :

« Annexe 17 – Appendice 3

Exemple d'informations détaillées à l'intention des fabricants de systèmes de retenue pour enfants

Tableau 1

Ce tableau donne des informations techniques à l'intention des fabricants de dispositifs de retenue pour enfant (DRE) ; la traduction dans les langues nationales n'est donc pas nécessaire

Numéro de la place assise	Place assise								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Position convenant pour l'installation d'un DRE de la catégorie "universelle" (oui/non)									
Position convenant pour l'installation d'un DRE de type i-Size (oui/non)									

	<i>Place assise</i>								
Position convenant pour l'installation d'un DRE orienté vers le côté (L1/ L2)									
Plus grand DRE orienté vers l'arrière qu'il est possible d'installer (R1/R2/R3)									
Plus grand DRE orienté vers l'avant qu'il est possible d'installer (F1/F2/F2X/F3)									

1. Ajouter des informations pour chaque position assise non i-Size compatible avec une béquille, tel qu'il est décrit dans le présent Règlement.
2. Ajouter des informations pour chaque position assise équipée d'ancrages ISOFIX inférieurs mais sans ancrages pour fixation supérieure, conformément au présent Règlement.
3. Indiquer si les boucles de ceinture de sécurité pour adultes sont situées latéralement entre les deux ancrages ISOFIX inférieurs.

Note :

1. L'orientation est conforme au sens normal de conduite ; les colonnes correspondant à des places qui n'existent pas dans le véhicule peuvent être supprimées.
2. La numérotation des places assises doit correspondre aux positions suivantes :

<i>Numéro de siège</i>	<i>Position dans le véhicule</i>
1	Avant gauche
2	Avant centre
3	Avant droite
4	2^e rangée gauche
5	2^e rangée centre
6	2^e rangée droite
7	3^e rangée gauche
8	3^e rangée centre
9	3^e rangée droite

Il est possible d'indiquer la position des sièges au moyen d'un tableau, de croquis ou de pictogrammes. ».

Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/2 (voir par. 20 du présent rapport)

...

Paragraphes 2.45 et 2.46, modifier comme suit :

- « 2.45 "Alerte de second niveau" désigne une alerte visuelle et sonore qui est activée lorsque **les conditions énoncées aux paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3 sont remplies** et que l'occupant d'un des sièges avant n'a pas bouclé sa

ceinture de sécurité ou que l'occupant d'un des sièges arrière soit n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité soit l'a débouclée.

- 2.46 "Ceinture de sécurité non bouclée" signifie, au choix du constructeur, soit que la ceinture **d'un occupant** n'est pas bouclée, soit que la longueur de sangle déroulée **est inférieure à la longueur de sangle nécessaire pour boucler la ceinture d'un siège inoccupé placé dans sa position la plus en arrière.** ».

Paragraphe 8.4.1 et 8.4.1.1, supprimer et ajouter de nouveaux paragraphes 8.4.1 à 8.4.1.3, ainsi conçus :

- « 8.4.1 Prescriptions applicables à certaines places assises et dérogations
- 8.4.1.1 Le siège du conducteur des véhicules des catégories M et N¹⁰ ainsi que les autres sièges de la même rangée doivent être équipés d'un témoin de port de ceinture conforme aux prescriptions du paragraphe **8.4.3**.
- 8.4.1.2 Toutes les places assises de la ou des rangée(s) de sièges arrière des véhicules des catégories M₁ et N₁¹⁰ doivent être équipées d'un témoin de port de ceinture satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 8.4.4.
- Si le constructeur du véhicule équipe d'un témoin de port de ceinture un siège arrière d'une autre catégorie de véhicule, ce témoin peut être homologué conformément au présent Règlement.
- 8.4.1.3 Le témoin de port de ceinture n'est pas obligatoire sur les strapontins (qui sont généralement repliés et conçus pour un usage occasionnel, **à l'instar des strapontins destinés aux équipages des autobus et des autocars**), ni sur les places assises équipées d'une ceinture de type S (**par exemple, une ceinture harnais**).

Nonobstant les paragraphes 8.4.1.1 et 8.4.1.2 ci-dessus, les témoins de port de ceinture ne sont pas exigés non plus **aux places arrière des ambulances, des corbillards et des autocaravanes**, ni pour les sièges des véhicules de transport de personnes handicapées et des véhicules destinés aux forces armées, à la protection civile, aux pompiers et aux forces de maintien de l'ordre. ».

Paragraphe 8.4.2, modifier comme suit :

« **8.4.2 Prescriptions générales** ».

Paragraphe 8.4.2.1, modifier comme suit :

« **8.4.2.1 Alerte visuelle** »

Paragraphe 8.4.2.1.1, modifier comme suit :

- « 8.4.2.1.1 **Le** dispositif d'alerte visuelle doit être situé de façon à être visible et reconnaissable par le conducteur de jour comme de nuit et ne doit pas pouvoir être confondu avec **d'autres dispositifs d'alerte.** ».

Paragraphe 8.4.2.1.2, modifier comme suit :

- « 8.4.2.1.2 **L'alerte visuelle** doit être donnée par un témoin continu ou clignotant. ».

¹⁰ Selon les définitions de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.4, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Ajouter un nouveau paragraphe 8.4.2.2, ainsi conçu :

« **8.4.2.2 Alerte sonore** ».

Le paragraphe 8.4.2.1.3 devient le paragraphe 8.4.2.2.1 et il est modifié comme suit :

« 8.4.2.2.1 L'alerte sonore doit consister en un signal sonore continu ou intermittent (**la durée des silences ne doit pas excéder 1 s**) ou en un message vocal continu. S'il s'agit d'un message vocal, le constructeur du véhicule doit veiller à ce que les langues dans lesquelles il peut être formulé soient celles des pays auxquels le véhicule est destiné. ».

Le paragraphe 8.4.2.1.4 devient le paragraphe 8.4.2.2.1.

Ajouter un nouveau paragraphe 8.4.2.3, ainsi conçu :

« **8.4.2.3 Alerte de premier niveau** ».

Le paragraphe 8.4.2.2 devient le paragraphe 8.4.2.3.1 et il est modifié comme suit :

« 8.4.2.3.1 L'alerte de premier niveau doit être au moins une alerte visuelle activée pendant au moins 30 s pour **les places assises** visées au paragraphe 8.4.1.1 et pendant au moins 60 s pour **celles qui sont visées au paragraphe 8.4.1.2**, lorsque la ceinture de sécurité d'au moins un des sièges n'est pas bouclée et que le contact est mis ou que le coupe-circuit principal est fermé. ».

Ajouter un nouveau paragraphe 8.4.2.3.2, ainsi conçu :

« **8.4.2.3.2 L'alerte de premier niveau peut s'arrêter lorsque :**

- a) **La ou les ceinture(s) de sécurité ayant déclenché l'alerte est/sont bouclée(s) ; ou**
- b) **Le ou les siège(s) ayant déclenché l'alerte n'est/ne sont plus occupé(s).** ».

Le paragraphe 8.4.2.3 devient le paragraphe 8.4.2.3.3.

Ajouter un nouveau paragraphe 8.4.2.4, ainsi conçu :

« **8.4.2.4 Alerte de second niveau** ».

Le paragraphe 8.4.2.4 devient le paragraphe 8.4.2.4.1 et il est modifié comme suit :

« 8.4.2.4.1 L'alerte de deuxième niveau est une alerte à la fois visuelle et sonore activée pendant au moins 30 s sans compter les périodes où l'alerte pourrait s'arrêter pendant 3 s au plus lorsque soit une seule soit plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes **8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3, au choix du constructeur**, est ou sont remplie(s). L'alerte de second niveau doit remplacer l'alerte de premier niveau alors que celle-ci est encore active. ».

Les paragraphes 8.4.2.4.1 à 8.4.2.4.3 deviennent les paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3 et ils sont modifiés comme suit :

« 8.4.2.4.1.1 La distance parcourue est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 500 m. La distance **pendant laquelle** le véhicule n'est pas en utilisation normale doit être exclue.

8.4.2.4.1.2 La vitesse **du véhicule** est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 25 km/h.

8.4.2.4.1.3 La durée d'utilisation (moteur tournant, **système de propulsion activé, etc.**) est supérieure à la valeur seuil de déclenchement, qui ne doit pas être supérieure à 60 s. La durée de l'alerte de premier niveau ainsi que le temps

durant lequel le véhicule n'est pas en utilisation normale doivent être exclus. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 8.4.2.4.2 à 8.4.2.4.5, ainsi conçus :

- « **8.4.2.4.2** Les valeurs seuils de déclenchement du témoin de port de ceinture indiquées aux paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3 peuvent être redéfinies lorsque :
- a) L'une des portes a été ouverte alors que le véhicule n'était pas en utilisation normale ; ou
 - b) Le ou les siège(s) ayant provoqué le déclenchement de l'alerte n'est/ne sont plus occupé(s).
- 8.4.2.4.3** L'alerte de second niveau peut s'arrêter lorsque :
- a) La ou les ceinture(s) de sécurité ayant provoqué le déclenchement de l'alerte est/sont bouclée(s) ;
 - b) Le véhicule cesse d'être en utilisation normale ; ou
 - c) Le ou les siège(s) ayant provoqué le déclenchement de l'alerte n'est/ne sont plus occupé(s).
- 8.4.2.4.4** L'alerte de second niveau doit se réactiver pendant le restant de la durée prescrite lorsqu'une ou plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3, au choix du constructeur, est ou sont de nouveau remplie(s).
- 8.4.2.4.5** Dans le cas de débouclage d'une ceinture de sécurité dans la situation décrite aux paragraphes 8.4.3.3 et 8.4.4.5, les valeurs seuils fixées aux paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3 doivent être mesurées à partir du moment où la ceinture est ouverte. ».

Le paragraphe 8.4.2.5 devient le paragraphe 8.4.2.4.6.

Ajouter de nouveaux paragraphes 8.4.3 à 8.4.4.6, ainsi conçus :

- « **8.4.3** Système témoin de port de ceinture du siège du conducteur et des autres sièges de la même rangée
- 8.4.3.1** Les systèmes témoin de port de ceinture du siège du conducteur et des autres sièges de la même rangée doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 8.4.2.
- 8.4.3.2** La couleur et le symbole de l'alerte visuelle doivent être ceux qui sont indiqués au point n° 21 du tableau 1 du Règlement n° 121.
- 8.4.3.3** L'alerte de second niveau doit être activée lorsqu'une ceinture de sécurité n'est pas bouclée ou qu'on la déboucle alors que le véhicule est en utilisation normale et qu'une ou plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3, au choix du constructeur, est ou sont remplie(s).
- 8.4.4** Système de témoin de port de ceinture des sièges de la/des rangée(s) arrière(s)
- 8.4.4.1** Les systèmes de témoin de port de ceinture de sécurité des sièges de la ou des rangée(s) arrière doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 8.4.2.

- 8.4.4.2 L'alerte visuelle doit couvrir au moins toutes les places arrière pour permettre au conducteur de savoir de sa place sur quel(s) siège(s) la ceinture n'est pas bouclée. Pour les véhicules dans lesquels le conducteur sait quels sont les sièges occupés, il n'est pas nécessaire que l'alerte visuelle signale les ceintures non bouclées sur les sièges qui sont inoccupés.
- 8.4.4.3 La couleur de l'alerte visuelle peut être autre que le rouge et, dans le cas des ceintures de sécurité visées au paragraphe 8.4.1.2, l'alerte visuelle peut contenir d'autres symboles que ceux qui sont prévus dans le Règlement n° 121. De plus, l'alerte de premier niveau peut être annulée par le conducteur pour les places assises visées au paragraphe 8.4.1.2.
- 8.4.4.4 Un témoin commun peut être utilisé pour toutes les ceintures de sécurité visées aux paragraphes 8.4.1.1 et 8.4.1.2.
- 8.4.4.5 L'alerte de second niveau doit se déclencher lorsqu'une ceinture de sécurité est débouclée alors que le véhicule est en utilisation normale et qu'une seule ou plusieurs des conditions énoncées aux paragraphes 8.4.2.4.1.1 à 8.4.2.4.1.3, au choix du constructeur, est ou sont remplie(s). ».

Les paragraphes 8.4.2.6 à 8.4.2.6.2 deviennent les paragraphes 8.4.5 à 8.4.5.2 et ils sont modifiés comme suit :

- « 8.4.5 Le témoin de port de ceinture peut être conçu de manière à pouvoir être désactivé.
- 8.4.5.1 En cas de désactivation de courte durée, il doit être **sensiblement** plus compliqué de désactiver le témoin de port de ceinture que de boucler et de déboucler la ceinture (**il doit s'agir d'actionner certaines commandes qui ne sont pas intégrées dans la boucle de la ceinture**) et cette opération ne doit être possible que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Quand le contact est coupé ou que le coupe-circuit est ouvert pendant plus de 30 mn puis que le contact est remis ou que le coupe-circuit est refermé, le témoin de port de ceinture brièvement désactivé doit se réactiver. **Une désactivation de courte durée de l'alerte ou des alertes visuelle(s) correspondante(s) ne doit pas être possible.**
- 8.4.5.2 En cas de désactivation de longue durée, la désactivation doit nécessiter une séquence d'opérations qui sont détaillées uniquement dans le manuel technique du constructeur et/ou qui nécessitent l'utilisation d'outils (mécaniques, électriques, numériques, etc.) qui ne sont pas fournis avec le véhicule. **Une désactivation de longue durée de l'alerte ou des alertes visuelle(s) correspondante(s) ne doit pas être possible.** ».

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus :

- « 15.4 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 07 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 07 d'amendements. Les Parties contractantes devront continuer à délivrer des extensions pour les homologations accordées au titre des précédentes séries d'amendements.
- 15.5 À compter du 1^{er} septembre 2019, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements le 1^{er} septembre 2019 ou ultérieurement.

- 15.6 Un témoin de port de ceinture n'est pas obligatoire sur les sièges arrière amovibles, ni sur aucun siège d'une rangée comportant un siège suspendu, aux fins de la délivrance d'une homologation de type au titre de la série 07 d'amendements, jusqu'au 1^{er} septembre 2022.
- 15.7 Jusqu'au 1^{er} septembre 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements avant le 1^{er} septembre 2019.
- 15.8 À compter du 1^{er} septembre 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements au Règlement.
- 15.9 Nonobstant le paragraphe 15.8, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer à accepter les homologations de type accordées pour des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue au titre des précédentes séries d'amendements au Règlement.
- 15.10 Nonobstant le paragraphe 15.8, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer à accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements au Règlement pour les véhicules qui ne sont pas concernés par les modifications apportées à la série 07 d'amendements. ».

Annexe 18, modifier comme suit :

« Annexe 18

Essais du système témoin de port de ceinture

Paragraphe 1, modifier comme suit :

- « 1. L'alerte de premier niveau doit être vérifiée dans les conditions suivantes :
- ...
- e) Une charge de 40 kg est placée sur chaque siège de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée par une autre méthode définie par le constructeur, pour autant que la masse d'un occupant ne dépasse pas 40 kg. Cela peut également se faire pour les sièges arrière, à la demande du constructeur du véhicule.
- Ou bien (au choix du constructeur) :**
- Un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5^e centile¹ est placé sur chaque siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule

¹ Les spécifications techniques et les schémas détaillés d'Hybrid III, présentant les principales dimensions d'une femme du 5^e centile des États-Unis d'Amérique, et les spécifications de réglage pour cet essai ont été déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et peuvent être consultés sur demande au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, Palais des Nations, Genève, Suisse. Une personne de sexe féminin pesant entre 46,7 et 51,25 kg et mesurant entre 139,7 et 150 cm peut être utilisée.

est simulée par une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de l'autorité d'homologation. Cela peut également se faire pour les sièges arrière à la demande du constructeur du véhicule.

- f) **L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges concernés, pour chacune des conditions a) à e).** ».

Nouveau paragraphe 2.1.1, modifier comme suit :

« 2.1.1 Essai du siège du conducteur quand la ceinture n'est pas bouclée, avant le départ

...

- d) **L'état du témoin de port de ceinture est vérifié pour tous les sièges concernés, pour chacune des conditions a) à c).** ».

Nouveau paragraphe 2.2.1, modifier comme suit :

« 2.2.1 Essai du ou des autres siège(s) de la rangée du conducteur quand la ceinture n'est pas bouclée, avant le départ :

...

- c) Une charge de 40 kg est appliquée sur le ou les autres siège(s) de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulé par une méthode définie par le constructeur.

Ou bien (au choix du constructeur) :

Un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5^e centile est placé sur chaque assise de siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de l'autorité d'homologation. Cela peut également se faire pour les sièges arrière à la demande du constructeur du véhicule ;

... ».

Nouveau paragraphe 2.2.2, modifier comme suit :

« 2.2.2 Essai du ou des siège(s) de la rangée du conducteur quand la ceinture est débouclée en cours de route :

- a) Les ceintures de sécurité du siège du conducteur et des autres sièges sont bouclées ;
- b) Une charge de 40 kg est appliquée sur le ou les autres siège(s) de la rangée du conducteur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulé par une méthode définie par le constructeur.

Ou bien (au choix du constructeur) :

Un objet ou être humain dont les mensurations correspondent à celles d'un mannequin femme du 5^e centile est placé sur chaque assise de siège de la rangée du conducteur, dans les conditions fixées par le constructeur, ou alors la présence d'occupants à bord du véhicule est simulée à l'aide d'une autre méthode définie par le constructeur du véhicule avec l'aval du service technique et de

l'autorité d'homologation. Cela peut également se faire pour les sièges arrière à la demande du constructeur du véhicule ;

- c) Le véhicule d'essai ... au choix du constructeur ;
- d) La ou les ceinture(s) du ou des autres **siège(s) de la rangée du conducteur est/sont débouclée(s).**

... ».

Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/12 (voir par. 21 du présent rapport)

Annexe 16, modifier comme suit :

« Annexe 16

Mode d'installation des ceintures de sécurité avec mention des types de ceinture et d'enrouleur

<i>Prescriptions minimales pour ceintures de sécurité et enrouleurs</i>						
<i>Catégorie de véhicule</i>	<i>Places assises orientées vers l'avant</i>				<i>Places assises orientées vers l'arrière</i>	<i>Places assises orientées vers le côté</i>
	<i>Places assises latérales</i>		<i>Places assises centrales</i>			
	<i>À l'avant</i>	<i>Autres qu'à l'avant</i>	<i>À l'avant</i>	<i>Autres qu'à l'avant</i>		
M ₁	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	-
M ₂ < 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M ₂ > 3,5 t	Br3, Br4m, Br4Nm, ou Ar4m ou Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm, ou Ar4m ou Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m ou Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m ou Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M ₃	Br3, Br4m, Br4Nm, ou Ar4m ou Ar4Nm ● Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	Br3, Br4m, Br4Nm, ou Ar4m ou Ar4Nm ● Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m ou Ar4Nm ● Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m ou Ar4Nm ● Voir au paragraphe 8.1.7 les conditions dans lesquelles une ceinture abdominale est admise	-	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N ₁	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Voir par. 8.1.2.1 (ceinture abdominale admise aux places côté couloir)	B, Br3, Br4m, Br4Nm ou A, Ar4m, Ar4Nm* ¹ Voir par. 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N ₂	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m, Ar4Nm* Voir par. 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence et pour le siège du conducteur)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, ou A, Ar4m, Ar4Nm* Voir par. 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

Prescriptions minimales pour ceintures de sécurité et enrouleurs						
Catégorie de véhicule	Places assises orientées vers l'avant				Places assises orientées vers l'arrière	Places assises orientées vers le côté
	Places assises latérales		Places assises centrales			
	À l'avant	Autres qu'à l'avant	À l'avant	Autres qu'à l'avant		
N ₃	Br3, Br4m, Br4Nm ou Ar4m, Ar4Nm* Voir par. 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence et pour le siège du conducteur)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, ou A, Ar4m, Ar4Nm* Voir par. 8.1.6 (ceinture abdominale admise si le pare-brise n'est pas dans la zone de référence)	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

A : Ceinture trois points (sangle abdominale et baudrier)

B : Ceinture deux points (abdominale)

r : Enrouleur

m : Rétracteur à verrouillage d'urgence

3 : Enrouleur à verrouillage automatique

4 : Enrouleur à verrouillage d'urgence

N : Seuil de réponse élevé

à sensibilité multiple

* : Renvoi au paragraphe 8.1.6 du présent Règlement²

Ø : Renvoi au paragraphe 8.1.2.1

● : Renvoi au paragraphe 8.1.7 du présent Règlement² (voir Règlement n° 16, par. 2.14.3 et 2.14.5)

du présent Règlement

¹..Erratum dans le complément 12 à la série 04 d'amendements, applicable *ab initio*.

²..Erratum dans la révision 4, applicable *ab initio*.

Note : Dans tous les cas, il est possible d'installer une ceinture de type S au lieu d'une ceinture du type A ou B, à condition que les ancrages utilisés soient conformes aux prescriptions du Règlement n° 14.

Lorsqu'un harnais a été homologué en tant que ceinture de type S conformément au présent Règlement, en utilisant la sangle abdominale, les baudriers et éventuellement un ou deux enrouleurs, le constructeur ou le demandeur peut fournir une ou deux sangles d'entre-jambe supplémentaires munies de leurs fixations aux ancrages. Ces ancrages supplémentaires sont dispensés des prescriptions du Règlement n° 14 (erratum dans le complément 14 à la série 04 d'amendements, applicable *ab initio*). ».

Annexe III

Projets d'amendements au Règlement n° 44 (Choc avant)

Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/3 (voir par. 31 du présent rapport)

...

Paragraphe 6.1.5 et 6.1.6, modifier comme suit :

« 6.1.5 Les fabricants de dispositifs de retenue ... **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...

6.1.6 L'inflammabilité des dispositifs de retenue pour enfants présentés à l'homologation doit être évaluée par l'une des méthodes suivantes :

...

Méthode 2

Le demandeur ... plus de **100 mm** par minute. Tout... ».

...

Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/11 (voir par. 33 du présent rapport)

Paragraphe 6.1.3, modifier comme suit :

« 6.1.3 Selon ... structure du siège.

Configurations possibles pour approbation Tableau des groupes par catégorie

Catégorie		Universel ¹		Semi-universel ²		Usage restreint		Spécifique à un véhicule	
		DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX
0	Nacelle	A	NA	A	A ³	A	NA	A	A ³
	Dos à la route	A	NA	A	A ³	A	NA	A	A ³
0+	Dos à la route	A	NA	A	A ³	A	NA	A	A ³
I	Dos à la route	A	NA	A	A ³	A	NA	A	A ³
	Face à la route (intégral)	A	A ³	A	A ³	A	NA	A	A ³
	Face à la route (intégral)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA

Catégorie		Universel ¹		Semi-universel ²		Usage restreint		Spécifique à un véhicule	
		DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX
	Face à la route (non intégral – voir le paragraphe 6.1.12)	A	NA	A	NA	A	NA	A	A ³
II	Dos à la route	A	NA	A	NA	A	NA	A	A
	Face à la route (intégral)	A	NA	A	NA	A	NA	A	A
	Face à la route (non intégral)	A	NA	A	NA	A	NA	A	A
III	Dos à la route	A	NA	A	NA	A	NA	A	A
	Face à la route (intégral)	A	NA	A	NA	A	NA	A	A
	Face à la route (non intégral)	A	NA	A	NA	A	NA	A	A
<p>Avec :</p> <p>DRE : Dispositif de retenue pour enfants</p> <p>A : Applicable</p> <p>NA : Non Applicable</p> <p>¹ Un DRE ISOFIX universel est un dispositif de retenue pour enfants faisant face à la route pour utilisation dans des véhicules avec des positions ISOFIX munies d'un ancrage de fixation supérieure ISOFIX.</p> <p>² Un DRE ISOFIX semi universel est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de retenue pour enfants face à la route équipé d'une jambe de force ; ou • Un dispositif de retenue pour enfants dos à la route équipé d'une jambe de force ou d'une sangle de fixation supérieure ISOFIX, pour utilisation dans des véhicules avec des positions ISOFIX munies d'un ancrage de fixation supérieure ISOFIX si nécessaire ; ou • Un dispositif de retenue pour enfants dos à la route, appuyé sur la planche de bord du véhicule, pour utilisation sur le siège passager avant équipé d'un système d'ancrages ISOFIX ; ou • Un dispositif de retenue pour enfants latéral équipé si besoin d'un dispositif antirotation, pour utilisation dans des véhicules avec des positions ISOFIX munies d'un ancrage de fixation supérieure si nécessaire. <p>³ Les nouvelles homologations ou extensions d'homologation seront accordées conformément aux paragraphes 17.16 et 17.17.</p>									

».

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçu :

« **17.16** À compter du 1^{er} septembre 2017, aucune nouvelle homologation ne doit être accordée au titre du présent Règlement pour un système de retenue pour enfants de la classe intégrale des groupes 0, 0+ ou I équipé d'attaches ISOFIX (conformément au paragraphe 6.3.2 du présent Règlement), à moins qu'il ne fasse partie d'un système multi-groupe de retenue pour enfants qui sera également homologué pour le groupe II et au-dessus.

17.17 À compter du 1^{er} septembre 2020, aucune extension d'homologation ne doit être accordée au titre du présent Règlement pour un système de retenue pour enfants de la classe intégrale des groupes 0, 0+ ou I équipé d'attaches ISOFIX (conformément au paragraphe 6.3.2 du présent

Règlement), à moins qu'il ne fasse partie d'un système multi-groupe de retenue pour enfants qui sera également homologué pour le groupe II et au-dessus. ».

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-59-02-Rev.2 (voir par. 35 du présent rapport)

Paragraphe 7.1.3.1, modifier comme suit :

« 7.1.3.1 Le dispositif de retenue pour enfants ... banc d'essai, **après retrait de la charge.** ».

Paragraphe 8.1.2.3, modifier comme suit :

« 8.1.2.3 Dans cette position statique inversée, une masse équivalente à 4 fois celle du mannequin, **avec une tolérance de -0/+5 % par rapport à la masse nominale des mannequins telle qu'elle est définie à l'annexe 8**, doit être ... l'accélération gravitationnelle ou 400 mm/mn et maintenir la force maximale prescrite pendant une durée de 30 -0/+5 s. ».

Paragraphe 8.1.3.1.1.3.1, modifier comme suit :

« 8.1.3.1.1.3.1 Dispositif de décélération :

La décélération ... paragraphe 8.1.3.4 et indiqués ci-après :

Pour le choc avant, le chariot doit être propulsé de manière que sa vitesse soit de 50 +0/-2 km/h au début de l'essai et que sa courbe d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 1 de l'annexe 7.

Pour le choc arrière, le chariot doit être propulsé de manière que sa vitesse soit de 30 +2/-0 km/h au début de l'essai et que sa courbe d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 2 de l'annexe 7.

Les essais effectués à une vitesse plus importante et/ou avec une accélération dépassant la limite supérieure de la zone grisée doivent être considérés comme réussis si le dispositif de retenue pour enfants satisfait aux prescriptions d'efficacité définies aux fins des essais en question.

Les essais effectués avec une accélération moins importante ne doivent être considérés comme réussis que si la courbe d'accélération traverse la limite inférieure de la zone grisée pendant une durée cumulée maximale de 3 ms.

Comme indiqué au paragraphe 1 de l'annexe 6, la masse du chariot (équipé de son siège) utilisé par le service technique pour effectuer les essais conformément aux prescriptions ci-dessus doit être supérieure à 380 kg. ».

Paragraphes 8.3 à 8.3.3, modifier comme suit :

« 8.3 Étalonnage du coussin du banc d'essai

8.3.1 Le coussin **du banc** d'essai doit être soumis à des mesures d'étalonnage lorsqu'il est neuf pour déterminer les valeurs initiales de décélération maximale à l'impact, puis à de nouvelles mesures après chaque série de

50 essais dynamiques ou au moins chaque mois, si cette échéance intervient plus tôt.

8.3.2 Les méthodes d'étalonnage ... classe de fréquence CFC 60.

Avec l'appareil de chute décrit à l'annexe 17, on soumet **l'assise du banc, préparée conformément à l'annexe 6 et recouverte de mousse enveloppée de tissu**, à 150 ± 5 mm du bord avant du coussin sur l'axe médian et à 150 ± 5 mm de part et d'autre de l'axe médian.

On installe le **coussin du banc** sur une surface plane rigide. On met en place le dispositif à la verticale du point d'essai, **à une hauteur de 500 ± 5 mm**, puis on le laisse tomber en chute libre sur la surface du siège. On enregistre la courbe de décélération.

8.3.3 **La valeur initiale maximum enregistrée pour la décélération à l'impact doit être de 18 ± 3 g et les valeurs maximum suivantes** enregistrées ne doivent pas présenter une déviation supérieure à 15 % par rapport aux valeurs initiales. ».

Paragraphe 9.1, modifier comme suit :

« 9.1 Le procès-verbal d'essai ...

...

- f) **Les critères suivants : accélération résultante de la poitrine, composante verticale de l'accélération de la poitrine et leur durée cumulée au-delà des limites prescrites ;**
- g) La position de la boucle pendant les essais, si elle est variable ;
- h) **Le nom et l'adresse du laboratoire où les essais ont été effectués ;**
- i) Toute défaillance ou rupture. ».

Annexe 6, paragraphe 3.1.5, tableau 1, modifier comme suit :

«

Masse volumique selon la norme ISO 485 (kg/m^3)	40 -0/+5
Dureté selon la norme ISO 2439B (N)	
p - 25 %	125
p - 40 %	155
Facteur de dureté selon la norme ISO 3386 (kPa)	4
Allongement à la rupture selon la norme ISO 1798 (%)	180
Résistance à la traction selon la norme ISO 1798 (kPa)	100
Rémanence à la compression selon la norme ISO 1856 (%)	3

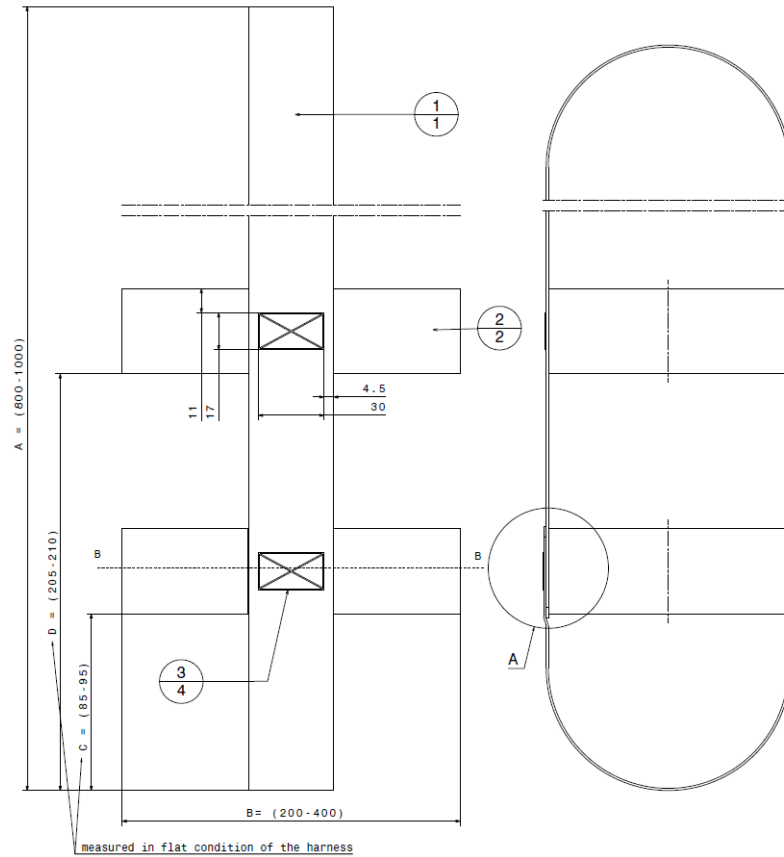
».

Annexe 23, modifier comme suit :

« Annexe 23

...

Dispositif d'application de la force II



... ».

Annexe IV

Projets d'amendements au Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus))

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-59-09-Rev.1 (voir par. 41 du présent rapport)

Paragraphe 7.4.4, modifier comme suit :

- « 7.4.4 Les passagers assis sur des sièges faisant face vers le côté doivent être protégés par une partie du véhicule (séparation, cloison ou dossier d'un siège faisant face vers l'avant, par exemple) située en avant de celui de ces sièges situé le plus en avant. Cette partie doit être conforme aux prescriptions de l'appendice 7. **Elle doit conserver son rôle de protection lors des essais.** ».

Annexe V

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

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-59-03-Rev.1 (voir par. 41 du présent rapport)

A. Proposition de complément 5 au Règlement n° 129

Paragraphe 6.6.3.1, modifier comme suit :

« 6.6.3.1 Le **dispositif amélioré de retenue pour enfants** doit être essayé conformément aux dispositions du paragraphe 7.1.2 du présent Règlement ; à aucun moment de l'essai le mannequin ne doit être complètement éjecté du dispositif. En outre, lorsque **le banc** d'essai est complètement retourné, la tête du mannequin ne doit pas s'être déplacée de plus de 300 mm par rapport à sa position initiale dans le sens vertical, par rapport au **banc** d'essai ; **la mesure doit être effectuée après le retrait de la charge.** ».

Paragraphe 7.1.2.3, modifier comme suit :

« 7.1.2.3 Dans cette position statique inversée, une masse équivalente à quatre fois celle du mannequin, **avec une tolérance de -0/+5 % par rapport à la masse nominale des mannequins définie à l'annexe 8**, doit être appliquée... ».

Paragraphe 7.1.3.1.1.5.1, modifier comme suit :

« 7.1.3.1.1.5.1 Dispositif de décélération :

La décélération ... indiqués ci-après :

Pour le choc avant, le chariot doit être propulsé de manière que sa vitesse soit de 50 +0/-2 km/h au début de l'essai et que sa courbe d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 1 de l'annexe 7.

Pour le choc arrière, le chariot doit être propulsé de manière que sa vitesse soit de 30 +2/-0 km/h au début de l'essai et que sa courbe d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 2 de l'annexe 7.

Les essais effectués à une vitesse plus importante et/ou avec une accélération dépassant la limite supérieure de la zone grisée doivent être considérés comme réussis si le dispositif de retenue pour enfants satisfait aux prescriptions d'efficacité définies aux fins des essais en question.

Les essais effectués avec une accélération moins importante ne doivent être considérés comme réussis que si la courbe d'accélération traverse la limite inférieure de la zone grisée pendant une durée cumulée maximale de 3 ms.

Comme indiqué au paragraphe 1 de l'annexe 6, la masse du chariot (équipé de son siège) utilisé par le service technique pour effectuer les essais conformément aux prescriptions ci-dessus doit être supérieure à 380 kg. ».

Paragraphe 7.3 à 7.3.3, modifier comme suit :

- « 7.3 Étalonnage du coussin du banc d'essai
- 7.3.1 Le coussin du banc d'essai doit être soumis à des mesures d'étalonnage lorsqu'il est neuf pour déterminer les valeurs initiales de décélération **maximale à l'impact** puis à de nouvelles mesures après chaque série de 50 essais dynamiques ou au moins chaque mois, si cette échéance intervient **plus tôt**.
- 7.3.2 Les ... classe de fréquence (CFC) 60.
- Avec l'appareil de chute décrit à l'annexe 14, on soumet **l'assise du banc, préparée conformément à l'annexe 6 et recouverte de mousse enveloppée de tissu**, à 150 ± 5 mm du bord avant du coussin sur l'axe médian et à 150 ± 5 mm de part et d'autre de l'axe médian.
- On installe le **coussin du banc** sur une surface plane rigide. On met en place le dispositif à la verticale du point d'essai, **à une hauteur de 500 ± 5 mm**, puis on le laisse tomber en chute libre sur la surface du siège. On enregistre la pénétration et la courbe de décélération.
- 7.3.3 **La valeur initiale maximum enregistrée pour la décélération à l'impact doit être de 24 ± 4 g et les valeurs maximum suivantes enregistrées ne doivent pas présenter une déviation supérieure à 15 % par rapport aux valeurs initiales. ».**

Paragraphe 8.1, modifier comme suit :

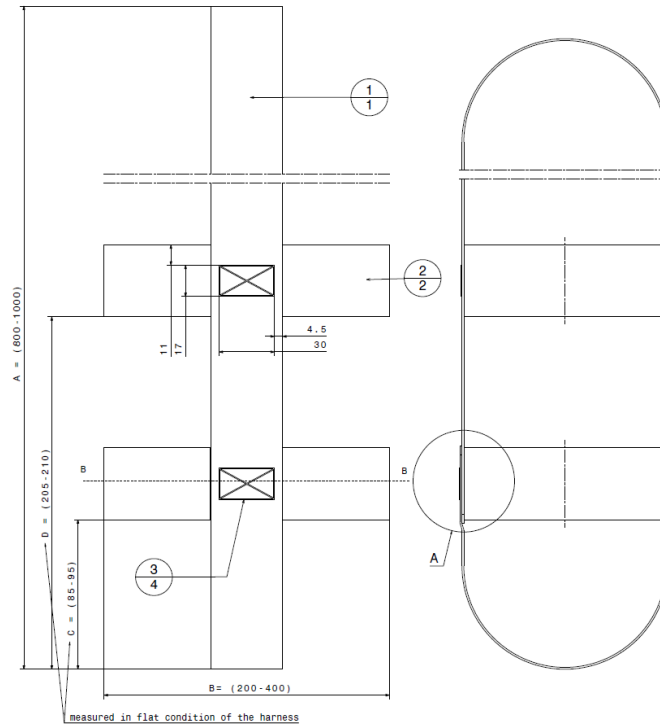
- « 8.1 Le procès-verbal ... données suivantes :
- ...
- g) **Le nom et l'adresse du laboratoire où les essais ont été effectués ;**
- h) Toute défaillance ou rupture ;
- i) Les critères suivants : critères de blessure à la tête (HPC), accélération de la tête **au bout de 3 ms**, force supportée par le haut de la nuque, moment du haut de la nuque, **accélération du torse au bout de 3 ms, déformation du thorax, et pression abdominale (lors d'un choc avant)**. ».

Annexe 21, modifier comme suit :

« Annexe 21

...

Dispositif d'application de la force II



... ».

B. Proposition de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 129

Paragraphe 7.1.2.3, modifier comme suit :

« 7.1.2.3 Dans cette position statique inversée, une masse équivalente à quatre fois celle du mannequin, avec une tolérance de $-0/+5\%$ par rapport à la masse nominale des mannequins définie à l'annexe 8, doit être appliquée... ».

Paragraphe 7.1.3.1.1.5.1, modifier comme suit :

« 7.1.3.1.1.5.1 Dispositif de décélération :

La décélération ... indiqués ci-après :

Pour le choc avant, le chariot doit être propulsé de manière que sa vitesse soit de 50 ± 2 km/h au début de l'essai et que sa courbe d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 1 de l'annexe 7.

Pour le choc arrière, le chariot doit être propulsé de manière que sa vitesse soit de 30 ± 2 km/h au début de l'essai et que sa courbe

d'accélération demeure à l'intérieur de la zone grisée du graphique de l'appendice 2 de l'annexe 7.

Les essais effectués à une vitesse plus importante et/ou avec une accélération dépassant la limite supérieure de la zone grisée doivent être considérés comme réussis si le dispositif de retenue pour enfants satisfait aux prescriptions d'efficacité définies aux fins des essais en question.

Les essais effectués avec une accélération moins importante ne doivent être considérés comme réussis que si la courbe d'accélération traverse la limite inférieure de la zone grisée pendant une durée cumulée maximale de 3 ms.

Comme indiqué au paragraphe 1 de l'annexe 6, la masse du chariot (équipé de son siège) utilisé par le service technique pour effectuer les essais conformément aux prescriptions ci-dessus doit être supérieure à 380 kg. ».

Paragrapes 7.3 à 7.3.3, modifier comme suit :

- « 7.3 Étalonnage du coussin du banc d'essai
- 7.3.1 Le coussin du banc d'essai doit être soumis à des mesures d'étalonnage lorsqu'il est neuf pour déterminer les valeurs initiales de décélération **maximale à l'impact** puis à de nouvelles mesures après chaque série de 50 essais dynamiques ou au moins chaque mois, si cette échéance intervient **plus tôt**.
- 7.3.2 Les ... classe de fréquence (CFC) 60.
- Avec l'appareil de chute décrit à l'annexe 14, on soumet **l'assise du banc, préparée conformément à l'annexe 6 et recouverte de mousse enveloppée de tissu**, à 150 ± 5 mm du bord avant du coussin sur l'axe médian et à 150 ± 5 mm de part et d'autre de l'axe médian.
- On installe le **coussin du banc** sur une surface plane rigide. On met en place le dispositif à la verticale du point d'essai, **à une hauteur de 500 ± 5 mm**, puis on le laisse tomber en chute libre sur la surface du siège. On enregistre la pénétration et la courbe de décélération.
- 7.3.3 **La valeur initiale maximum enregistrée pour la décélération à l'impact doit être de 24 ± 4 g et** les valeurs maximum suivantes enregistrées ne doivent pas présenter une déviation supérieure à 15 % par rapport aux valeurs initiales. ».

Paragraphe 8.1, modifier comme suit :

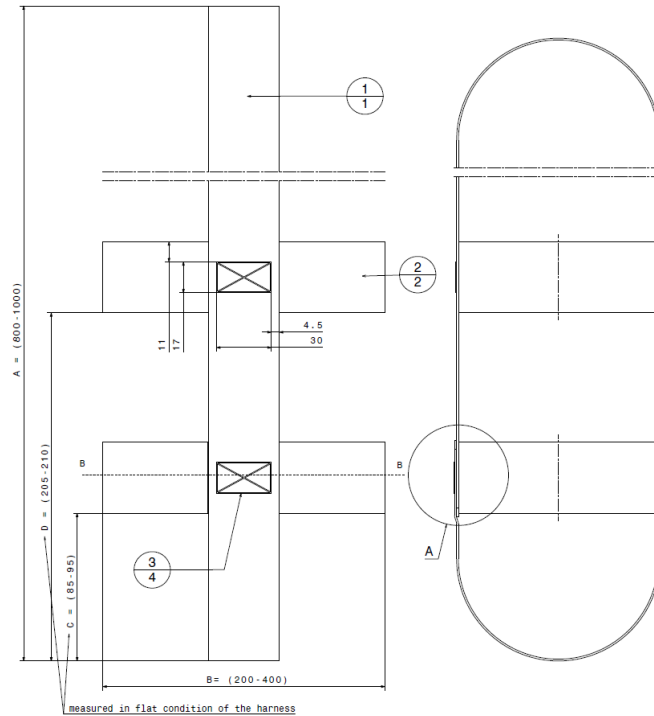
- « 8.1 Le procès-verbal ... données suivantes :
- ...
- g) **Le nom et l'adresse du laboratoire où les essais ont été effectués ;**
- h) Toute défaillance ou rupture ;
- i) Les critères suivants : critères de blessure à la tête (HPC), accélération de la tête **au bout de 3 ms**, force supportée par le haut de la nuque, moment du haut de la nuque, **accélération du torse au bout de 3 ms**, **déformation du thorax**, et **pression abdominale (lors d'un choc avant)**. ».

Annexe 21, modifier comme suit :

« Annexe 21

...

Dispositif d'application de la force II



... ».

Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/5 (voir par. 42 du présent rapport)

Paragraphes 6.3.1.1 et 6.3.1.2, modifier comme suit :

« 6.3.1.1 Le fabricant de dispositifs de retenue pour enfants doit déclarer par écrit que la toxicité des matériaux utilisés dans la fabrication de ces dispositifs et qui sont à la portée de l'enfant attaché 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.

6.3.1.2 L'inflammabilité des dispositifs de retenue pour enfants présentés à l'homologation doit être évaluée par l'une des méthodes suivantes :

...

Méthode 2

Le demandeur doit déclarer par écrit que, lors de l'essai des matériaux mené conformément à l'annexe 23 du présent Règlement, les matériaux utilisés ne

brûlent ni ne laissent une flamme se propager à leur surface à une vitesse de plus de **100 mm** par minute...

... ».

Amendements adoptés sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/6 (voir par. 42 du présent rapport)

Paragraphes 6.3.1.1 et 6.3.1.2, modifier comme suit :

« 6.3.1.1 Le fabricant de dispositifs de retenue pour enfants doit déclarer par écrit que la toxicité des matériaux utilisés dans la fabrication de ces dispositifs et qui sont à la portée de l'enfant attaché 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.

6.3.1.2 L'inflammabilité des dispositifs de retenue pour enfants présentés à l'homologation doit être évaluée par l'une des méthodes suivantes :

...

Méthode 1

Le fabricant de dispositifs de retenue pour enfants doit déclarer par écrit que l'inflammabilité des matériaux utilisés pour fabriquer le dispositif en question est conforme aux **dispositions du paragraphe 5.4 de la norme EN 71-2:2011+A1:2014, sans que la vitesse de propagation de la flamme puisse dépasser 30 mm/s**. Le service technique se réserve le droit de vérifier l'exactitude de la déclaration. **Les assemblages textiles doivent faire l'objet d'un essai en tant que matériaux composites.**

...

Méthode 2

Le demandeur doit déclarer par écrit que, lors de l'essai des matériaux mené conformément à l'annexe 23 du présent Règlement, les matériaux utilisés ne brûlent ni ne laissent une flamme se propager à leur surface à une vitesse de plus de **100 mm** par minute...

... ».

Annexe VI

[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 e-mail : david.sutula@dot.gov	December 2016	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	March 2017	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	December 2016	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: richard.damm@bmvbs.bund.de	December 2016	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : nha.nguyen@dot.gov	December 2016	Japan
Three-dimensional H-point machine	Vacant	[...]	