



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

Soixantième session

Genève, 13-16 décembre 2016

Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa soixantième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	3
III. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 2 de l'ordre du jour)	4	3
IV. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 3 de l'ordre du jour).....	5	3
V. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 4 de l'ordre du jour)	6–9	4
A. Proposition concernant la phase 2 du Règlement technique mondial	6–8	4
B. Proposition d'amendements à la phase 1 et au projet de phase 2 du Règlement technique mondial	9	5
VI. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 5 de l'ordre du jour)	10	5
VII. Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral (point 6 de l'ordre du jour)	11	5
VIII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 7 de l'ordre du jour)	12	5
IX. Règlement n° 14 (Ancrage des ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour)	13–15	6
X. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour).....	16–18	6
XI. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 10 de l'ordre du jour)	19–21	7
XII. Règlement n° 21 (Aménagement intérieur) (point 11 de l'ordre du jour)	22	8



XIII.	Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 12 de l'ordre du jour).....	23–25	8
XIV.	Règlement n° 25 (Appuie tête) (point 13 de l'ordre du jour)	26	8
XV.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 14 de l'ordre du jour).....	27–30	9
XVI.	Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) (point 15 de l'ordre du jour).....	31	9
XVII.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 16 de l'ordre du jour).....	32	10
XVIII.	Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 17 de l'ordre du jour).....	33	10
XIX.	Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 18 de l'ordre du jour)	34	10
XX.	Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 19 de l'ordre du jour).....	35–36	10
XXI.	Règlement n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 20 de l'ordre du jour).....	37	11
XXII.	Règlement n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 21 de l'ordre du jour)....	38	11
XXIII.	Règlement n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 22 de l'ordre du jour).....	39	11
XXIV.	Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 23 de l'ordre du jour)	40	11
XXV.	Amendements collectifs aux Règlements n ^{os} 14 et 16 (point 24 de l'ordre du jour).....	41	11
XXVI.	Amendements collectifs aux Règlements n ^{os} 16, 44, 94 et 129 (point 25 de l'ordre du jour).....	42	12
XXVII.	Élection du Bureau (point 26 de l'ordre du jour)	43	12
XXVIII.	Questions diverses (point 27 de l'ordre du jour).....	44–52	12
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	44–45	12
	B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP.....	46	12
	C. Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche	47	12
	D. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2016 du WP.29	48	13
	E. Mannequin tridimensionnel point H	49	13
	F. Systèmes de transport intelligents.....	50	13
	G. Efficacité des systèmes s'appuyant sur les logiciels des véhicules régis par les Règlements.....	51	13
	H. Proposition de complément au Règlement n° 12 (Dispositif de conduite).....	52	14
XXIX.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 28 de l'ordre du jour).....	53	14
Annexes			
I.	Liste des documents (GRSP-60-...) distribués sans cote officielle pendant la session.....		16
II.	Projet d'amendements au Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes)		19
III.	Projet d'amendements au Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).....		20
IV.	Projet d'amendements au Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité).....		22
V.	Projet d'amendements au Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants)		25
VI.	List of GRSP informal working groups.....		29

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixantième session à Genève, du 13 au 16 décembre 2016, sous la présidence de M. Nha Nguyen (États-Unis d'Amérique). Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et Amend.1 et 2), des experts des pays ci-après ont participé aux travaux : Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) y a également participé. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Consumers International (CI) ; Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) ; Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Sur invitation du secrétariat, un expert de la Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI) a aussi assisté à la session.

2. La liste des documents informels distribués au cours de la session figure dans l'annexe I au présent rapport.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/16 et Add.1
et document informel GRSP-60-03.

3. Le Groupe de travail a examiné l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/16 et Add.1) proposé pour la soixantième session, auquel étaient ajoutés les points 27 g), 27 h) et 28 ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-60-03) et l'a adopté. On trouvera la liste des groupes de travail informels relevant du GRSP dans l'annexe VI au présent rapport.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17
et document informel GRSP-60-23.

4. Le Groupe de travail a pris note d'une proposition d'amendement au Règlement technique mondial (RTM) n° 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17) soumise par l'expert de la Commission européenne visant à harmoniser le texte avec celui d'un amendement au Règlement n° 11 correspondant. L'expert de la Commission européenne a présenté un rapport final sur l'élaboration de l'amendement (GRSP-60-23). Le Groupe de travail a recommandé que le projet d'amendement (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17) non modifié et le rapport final (GRSP-60-23, reproduit à l'annexe II du rapport), soient inscrits dans le Registre mondial. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition et le rapport final pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2017 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), en tant que projet d'amendement 2 au RTM.

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

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

5. L'expert du Royaume-Uni, s'exprimant au nom du Président du Groupe de travail informel sur le RTM n° 7 – Phase 2, a précisé que le Groupe de travail suivait une méthode plus empirique pour déterminer les critères de réussite ou d'échec du mannequin pour

essais de choc arrière (BioRID). Il a indiqué que le groupe de travail informel pensait reprendre son examen de la question début 2017 et finaliser avant la fin de l'année les propositions relatives au RTM n° 7 et à l'additif 1 à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) pour y intégrer les spécifications relatives au mannequin pour essai de choc arrière. Il a conclu en disant qu'une prorogation jusqu'en décembre 2017 du mandat du groupe de travail informel était nécessaire à l'élaboration d'une version définitive des propositions. Le GRSP a convenu de demander l'approbation de cette demande à l'AC.3 à sa session de mars 2017.

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

A. Proposition concernant 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
et documents informels GRSP-60-16 et GRSP-60-17.

6. L'expert des États-Unis d'Amérique a annoncé que l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis (NHTSA) avait accepté d'appliquer les valeurs de référence de l'évaluation des blessures (IARV) pour faire avancer les travaux de la phase 2 et d'intégrer la jambe d'essai « piéton » souple (FlexPLI). Il a ajouté que les IARV pourraient être modifiées suite à l'analyse coûts-avantages effectuée dans le cadre du processus d'adoption du RTM lors de leur transposition dans le droit interne des Parties contractantes. Il a donc proposé de reprendre le contenu du document GRSP-60-17 pour modifier la partie A des justifications techniques présentées dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15. En outre, il a signalé que la NHTSA n'avait pas encore terminé l'analyse coûts-avantages, mais que le Programme d'évaluation des nouveaux modèles de voitures utilisait déjà la jambe d'essais souple (FlexPLI) et la nouvelle procédure d'essai améliorée du pare-chocs proposée par l'Équipe spéciale chargée de la zone d'impact du pare-chocs (TF-BTA) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2). Il a conclu qu'une analyse plus approfondie devait être faite des nouvelles prescriptions proposées pour les essais de choc avec la tête factice (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5).

7. Évoquant la déclaration de l'expert des États-Unis, le Groupe d'experts a indiqué qu'à sa session de mai 2017, il serait probablement en mesure de recommander la phase 2 du RTM dans son ensemble (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/2 et GRSP-60-17). L'expert des États-Unis a annoncé qu'une réunion du Groupe de travail intergouvernemental sera organisée à Washington début 2017. Par conséquent, le GRSP a recommandé qu'à sa session de mai 2017 : a) le Groupe de travail informel : lui communique un rapport final sur l'état d'avancement des travaux de la phase 2 (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/16 actualisé et cinquième rapport de situation du Groupe de travail), b) finalise l'analyse en y intégrant la nouvelle tête factice d'essai (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5) ; c) que le secrétariat distribue le document GRSP-60-17 sous une cote officielle.

8. Suite à l'adoption de l'autorisation d'élaborer un amendement au RTM à la session de novembre 2016 de l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45), l'expert de la République de Corée a informé le GRSP (GRSP-60-16) de l'état d'avancement des travaux de l'équipe spéciale chargée d'élaborer des dispositions relatives au système de capot actif. Le GRSP a indiqué que : i) le secrétariat de l'équipe spéciale serait assuré par l'OICA ; et ii) la première réunion devait se tenir les 7 et 8 février 2017, à Paris (dans les locaux de l'OICA).

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.

9. Le Groupe de travail a décidé de mettre un terme aux activités visant à actualiser la phase 1 du RTM et de faire porter ses efforts sur la phase 2 et sur les futurs amendements (par exemple ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5, voir par. 6). Il a donc été décidé de retirer le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 de l'ordre du jour et de conserver le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2 (rapport d'activité) qui serait mis à jour, une fois finalisée l'activité relative à la tête factice d'essai (voir par. 6 ci-dessus).

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

Document : Document informel GRSP-60-24.

10. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-60-24, au nom des experts du Japon et de la République de Corée, coauteurs de la proposition d'amendements à la phase 2 du RTM. Il a expliqué que le document GRSP-60-24 était un projet de demande d'élaboration de la phase 2 qui énumérait les principaux éléments nécessaires pour achever le RTM n° 13. Le GRSP a approuvé le document GRSP-60-24 tel qu'il est reproduit à l'annexe III. Il a prié le secrétariat de soumettre le document en tant que demande officielle d'élaboration de la phase 2 du RTM n° 13 lors de la session de mars 2017 du WP.29 et de l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/2017/56).

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

11. L'expert des États-Unis a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel. Il a déclaré que le plan visant à finaliser un projet d'additif à la R.M.1 pour y inclure les spécifications du mannequin WorldSID du 50^e centile avait eu du retard. Le GRSP a décidé de demander au WP.29 et à l'AC.3 d'approuver à leur session de mars 2017 la prorogation jusqu'en décembre 2017 du mandat du Groupe informel.

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

Documents : Documents informels GRSP-60-13 et GRSP-60-20.

12. L'expert des États-Unis a présenté le document GRSP-60-20 sur l'état d'avancement des travaux du Groupe de travail informel sur la sécurité des véhicules électriques (EVS) et sur le projet de RTM sur la sécurité des véhicules électriques. L'expert de l'OICA s'est dit favorable au projet de RTM. Il a cependant émis une réserve concernant les dispositions relatives aux véhicules utilitaires lourds et a annoncé qu'il formulerait de nouvelles observations sous peu. Tous les experts du Groupe de travail ont été invités à adresser leurs observations sur le document GRSP-60-13 au secrétariat avant la mi-janvier 2017 pour bénéficier des mesures relatives aux présentations anticipées et s'assurer que les traductions seront prêtes à temps pour la session du GRSP en mai 2017. Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-60-13 sous une cote officielle à la prochaine session du GRSP et d'y intégrer les observations reçues. Enfin, le GRSP a décidé de demander au WP.29 et à l'AC.3 d'approuver à leur session de mars 2017 la prorogation jusqu'en décembre 2017 du mandat du Groupe informel.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/20
Documents informels GRSP-58-13, GRSP-60-04 et GRSP-60-05.

13. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/20 portant sur l'introduction dans le Règlement n° 16 des normes relatives au gabarit du siège rehausseur (ISO/B2 et ISO/B3) et au dispositif de retenue pour tout petits enfants de corpulence réduite faisant face vers l'arrière (ISO/R2x) dans le cadre de la mise en œuvre de la phase 2 du Règlement n° 129. Le GRSP a adopté la proposition non modifiée. Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/20 au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et vote à leur session de juin 2017 en tant que projet de complément 8 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 14.

14. L'expert de l'OICA a présenté deux propositions : a) l'une contenue dans le document informel GRSP-60-04, visant à supprimer les dispositions relatives aux ancrages ISOFIX du Règlement ; et b) une autre, faisant l'objet du document GRSP-60-05, afin d'intégrer ces dispositions dans un nouveau Règlement consacré exclusivement à cette question. Selon lui, les deux propositions constituaient la solution la plus viable pour remédier à l'incompatibilité entre les prescriptions du Règlement n° 14 et les modèles de dispositifs de retenue pour enfants actuellement proposés en Australie, et pour inclure le Règlement n° 14 dans l'annexe 4 du futur Règlement n° 0 relatif à l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA). Les experts de l'Australie, de l'Italie, du Japon et de la Suède ont appuyé la solution proposée par l'expert de l'OICA. Toutefois, les experts de la Commission européenne et des Pays-Bas ont fait valoir que la proposition de l'Australie portant sur les questions d'harmonisation était également intéressante. Les experts de la France et du Royaume-Uni ont appuyé la scission du Règlement n° 14 et ont demandé instamment que des améliorations soient apportées aux dispositions relatives aux ancrages ISOFIX dès que le nouveau règlement aura été élaboré.

15. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2017, sur la base des propositions révisées présentées par l'OICA, notamment s'agissant du remplacement, dans le Règlement n° 14 et dans plusieurs autres règlements, des renvois dynamiques par des renvois statiques. Dans l'intervalle, il a été convenu de maintenir l'examen du document GRSP-58-13 à l'ordre du jour de la prochaine session du Groupe de travail pour l'élaboration future de dispositions relatives à l'ancrage ISOFIX.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24
et documents informels GRSP-60-10, GRSP-60-11-Rev.1,
GRSP-60-12 et GRSP-60-22.

16. L'expert de l'Australie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13 visant à introduire des dispositions relatives aux dispositifs de désactivation du coussin gonflable (lorsque celui-ci est monté). L'expert de la France a estimé que les prescriptions proposées devaient fournir des instructions précises concernant la désactivation du coussin gonflable afin d'éviter que celui-ci ne se réactive par erreur par exemple lorsqu'un dispositif de retenue pour bébé orienté vers l'arrière est installé sur le siège du passager avant. Il a également souhaité obtenir des données à l'appui de la proposition. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session de mai 2017 et a prié les experts de communiquer à l'expert de l'Australie leurs observations sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/13.

17. L'expert de la France a présenté le document GRSP-60-11-Rev.1 modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 ainsi que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 tel que modifié par le document GRSP-60-10. Il a ajouté que les deux propositions contenaient des dispositions relatives à la phase 2 du Règlement n° 129 (voir par. 13 ci-dessus). Il a également expliqué que l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 consistait également à harmoniser la série 07 avec la série 06 d'amendements au Règlement. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-60-22, qui vise à améliorer les dispositions concernant le contact de la tête ou du thorax avec une pièce rigide quelconque du véhicule (par. 6.4.1.4.1.2). Le Groupe de travail a indiqué que l'utilisation des dispositions transitoires figurant dans les compléments devait être limitée autant que possible à des cas particuliers, comme précisé dans le document ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1 (Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent). Enfin, le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24, tels que modifiés par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de présenter : i) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 en tant que projet de complément 9 à la série 06 d'amendements ; et ii) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 en tant que projet de complément 1 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 16, pour examen et mise aux voix à la session de juin 2017 du WP.29 et de l'AC.1.

18. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-60-12, qui propose une nouvelle numérotation des dispositions transitoires et apporte des précisions relatives à l'extension des homologations en application de la série 07 d'amendements au Règlement. Le Groupe de travail a adopté le document GRSP-60-12 tel qu'il est reproduit à l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de présenter le document GRSP-60-12 (voir par. 17 ci-dessus) en tant que partie du complément 1 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 16, pour examen et mise aux voix à la session de juin 2017 du WP.29 et de l'AC.1.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27
et document informel GRSP-57-23.

19. L'expert des Pays-Bas a informé le GRSP de l'avancement des travaux de l'Équipe spéciale de la dissipation d'énergie par les sièges (ancien groupe d'experts des nouvelles technologies relatives aux dispositifs de retenue). Il a précisé que le Groupe avait décidé qu'il n'était pas nécessaire, en fin de compte, d'élaborer de nouveaux amendements au Règlement. Il a ajouté que le complément 8 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 16 (ECE/TRANS/WP.29/2016/98), adopté par le WP.29 à sa session de novembre 2016, suffisait pour satisfaire aux prescriptions relatives à la dissipation d'énergie de la partie arrière des dossiers des sièges. Il a en conséquence annoncé que l'Équipe spéciale était dissoute. Le Groupe de travail a convenu de retirer de son ordre du jour le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/27.

20. Le GRSP a repris l'examen du document GRSP-57-23, qui expose trois protocoles d'essai des sièges. L'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) a rappelé au GRSP que la proposition visait à préciser quel protocole d'essai devait être utilisé et s'il était possible d'en utiliser plus d'un. L'expert de la Commission européenne a estimé que la méthode d'essai B exposée dans le document GRSP-57-23 serait plus appropriée. L'expert des Pays-Bas a souscrit aux observations de l'expert de la Commission européenne et a proposé que la méthode C puisse elle aussi être utilisée.

21. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session de mai 2017 sur la base d'une proposition révisée établie par l'expert de la CLEPA.

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

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

22. S'agissant du point 19 de l'ordre du jour, l'expert des Pays-Bas a proposé de retirer cette question, au motif qu'elle entrerait dans le mandat de l'équipe spéciale de la dissipation d'énergie par les sièges et de supprimer le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/28 de l'ordre du jour des prochaines sessions du GRSP. Le Groupe de travail a accepté la proposition.

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

23. L'expert de l'Allemagne a annoncé que la présentation d'une analyse sur des questions telles que les marques d'homologation de type serait reportée à la session de mai 2017 du GRSP.

24. Le GRSP a repris l'examen de la question de la sécurité des utilisateurs de deux-roues, y compris de vélos à assistance électrique et des incidences pour les conducteurs du port obligatoire de casques homologués conformément au Règlement n° 22. L'expert de la France a fait part de ses préoccupations au sujet de la viabilité des règles d'application de dispositions autorisant les utilisateurs de deux-roues à porter des casques ayant un niveau de sécurité faible à une vitesse élevée. L'expert de la Commission européenne a répété son opinion selon laquelle les solutions écologiques que constituent notamment les vélos électriques devaient être encouragées et non pas entravées par l'obligation de porter des casques volumineux. L'expert des Pays-Bas a informé le GRSP d'une initiative néerlandaise visant à élaborer une norme pour les casques des utilisateurs de vélo à assistance électrique qui favoriserait le port de casques plus sûrs que les casques de bicyclettes et clairement identifiés. Il a ajouté que des informations complètes sur la question seraient communiquées à la session de mai 2017 du GRSP. L'expert de la Fédération de Russie s'est associé aux observations des experts de la Commission européenne et des Pays-Bas. L'expert de la Suède a proposé que les fabricants de casque participent plus activement au débat afin de présenter des arguments en faveur de l'élaboration de prescriptions relatives aux casques des utilisateurs de vélo à assistance électrique. L'expert du Royaume-Uni a précisé que les motocyclistes représentaient 1 % des véhicules en circulation mais 20 % des morts accidentelles dans son pays. Il a partagé les préoccupations des autres intervenants concernant l'applicabilité d'une nouvelle norme. Il s'est opposé à l'intégration dans le Règlement n° 22 d'une autre série de prescriptions dans la mesure où les prescriptions existantes étaient neutres sur le plan technologique et offraient déjà une flexibilité suffisante. Les experts du Danemark, de l'Italie et de la Pologne ont fait valoir que la sécurité des casques ne devait pas être fonction de type de propulsion mais plutôt mettre l'accent sur la vitesse, la gravité des lésions provoquées à une vitesse supérieure à 25 km/h étant la même pour les utilisateurs de vélo à assistance électrique que pour les motocyclistes.

25. Enfin, le Groupe de travail a décidé d'encourager la participation des fabricants de casques afin d'adapter les prescriptions du Règlement n° 22 en matière de conception. Dans le même temps, il a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2017, y compris s'agissant de l'harmonisation des têtes d'essai dans le Règlement.

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

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

26. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2017, dans l'attente de nouveaux arguments de l'expert des Pays-Bas en faveur des propositions contenues dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/22.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/18
et documents informels GRSP-60-02, GRSP-60-14,
GRSP-60-15 et GRSP-60-19.

27. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/14 qui vise à éviter des interprétations dangereuses des prescriptions relatives à l'installation de systèmes de retenue pour enfants et propose un angle limite de 10° au minimum pour la ceinture abdominale. L'expert du Japon a émis une réserve à la valeur proposée. L'expert des Pays-Bas a également présenté le document GRSP-60-15 (qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/18) et a donné des précisions en s'appuyant sur le document GRSP-60-19 pour éviter que le Règlement ne donne lieu à des interprétations contradictoires. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2017 et a chargé le secrétariat de distribuer le document GRSP-60-15 sous une cote officielle lors de cette session.

28. L'expert de la France a exposé les résultats des essais qu'il a menés sur les coussins rehausseurs gonflables (GRSP-60-25). L'expert du Canada a indiqué au Groupe de travail que son pays imposait des essais supplémentaires limitant l'importation et la vente des modèles actuels de ce type de rehausseur. La limitation provient d'un essai quasi statique reporté dans la section 408 de la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 213.2 et dans la section 4 de la méthode d'essai 213.2 qui peuvent être consultées sur :

<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-90/TexteComplet.html>

et

<http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-90/TexteComplet.html#h-27>.

29. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-60-14 décrivant les mannequins de la dernière génération Q0 et P0. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session de mai 2017 sur la base d'une proposition révisée présentée par l'expert des Pays-Bas.

30. Enfin, le GRSP a pris note du document GRSP-60-02, présenté par l'expert des Pays-Bas, afin d'éviter l'utilisation d'un Identifiant Unique, comme le permet la future révision 3 de l'Accord de 1958, étant donné que la marque d'homologation de type comporte des informations utiles pour les utilisateurs. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de distribuer le document GRSP-60-02 sous une cote officielle à sa session de mai 2017.

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

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/23.

31. Le GRSP a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/23, qui propose d'actualiser les renvois au Règlement n° 25. Il a adopté la proposition, telle que modifiée ci-dessous, et prié le secrétariat de présenter le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/23 en tant que projet de complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 80, pour examen et mise aux voix à la session de juin 2017 du WP.29 et de l'AC.1.

Paragraphe 5.5, modifier comme suit :

« 5.5 ... Règlement n° 25 **tel que modifié par la série 04** d'amendements ».

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

32. Le Groupe de travail a pris note des résultats des essais de choc des véhicules de la catégorie L7 effectués par le Programme Euro New Car Assessment (NCAP), qu'ont illustré les quatre modèles exposés dans l'enceinte du Palais des Nations (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 86) lors de la session de novembre 2016 du WP.29. Le Président du GRSP a souligné la nécessité d'examiner les performances de ces véhicules et a encouragé les experts du Groupe de travail à soumettre des propositions d'amendements aux règlements portant sur les collisions (par exemple le Règlement n° 94) pour améliorer la sécurité des véhicules. L'expert de la République de Corée a déclaré que son pays avait rencontré des problèmes d'homologation s'agissant des chocs avant et de la protection des piétons pour les quadricycles L7. Il a annoncé que la République de Corée communiquerait les résultats des travaux de recherche menés afin d'élaborer d'éventuelles propositions à la session de mai 2017 du GRSP.

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

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

33. En l'absence de l'expert de la Belgique, l'expert de la France a fait savoir que le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) examinerait le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/7 à sa session d'avril 2017, consacrée aux dispositions relatives à la sécurité électrique des trolleybus du Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃). Le GRSP a donc décidé de reporter l'examen de ce point à sa session de mai 2017 en attendant les résultats des travaux du GRSG à sa prochaine session et les éventuelles demandes d'adaptation du Règlement n° 100.

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

34. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23
et documents informels GRSP-60-01, GRSP-60-08-Rev.1,
GRSP-60-09-Rev.2 et GRSP-60-18.

35. L'expert de la France, Président du groupe informel des dispositifs améliorés de retenue pour enfants, a présenté un document (GRSP-60-18) sur l'avancement des travaux du Groupe. Il a également présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/19, qui a pour objet d'harmoniser les dispositions relatives à la toxicité et à l'inflammabilité des matériaux utilisés pour la fabrication des dispositifs de retenue pour enfants et d'actualiser les dispositions concernant les essais de la série 02 d'amendements au Règlement. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/19 non modifié, et a prié le secrétariat de le soumettre en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 129, pour examen et mise aux voix à la session de juin 2017 du WP.29 et de l'AC.1.

36. L'expert de la France a en outre présenté deux amendements parallèles aux séries 01 et 02 d'amendements au Règlement, qui apportent des corrections de forme au texte (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23). Le GRSP a

adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22, tel que modifié par l'annexe V du présent rapport (GRSP-60-09-Rev.2) et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23, tel que modifié par l'annexe V du rapport (GRSP-60-08-Rev.1). Le secrétariat a été prié de soumettre : a) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/22 en tant que complément 2 à la série 01 d'amendements ; et b) le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/23 en tant que partie du projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 129 (voir par. 35), pour examen et mise aux voix à la session de juin 2017 du WP.29 et de l'AC.1. Se référant au débat qui s'est déroulé au titre du point 14 de l'ordre du jour (voir par. 30 ci-dessus), le Groupe de travail a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-60-02 sous une cote officielle à sa session de mai 2017, qui contient notamment un texte destiné au Règlement n° 129. Enfin, le GRSP a décidé de demander au WP.29 de proroger, à sa session de mars 2017, le mandat du Groupe informel jusqu'en décembre 2017.

XXI. Règlement n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 20 de l'ordre du jour)

Document : Document informel GRSP-60-07.

37. Le GRSP a pris note du document GRSP-60-07 présenté par l'expert du Japon, qui propose des améliorations aux prescriptions en matière d'essais. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2017 et a chargé le secrétariat de distribuer le document sous une cote officielle à sa prochaine session.

XXII. Règlement n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 21 de l'ordre du jour)

38. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XXIII. Règlement n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 22 de l'ordre du jour)

39. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XXIV. Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 23 de l'ordre du jour)

40. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XXV. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 14 et 16 (point 24 de l'ordre du jour)

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

41. Se référant au point 9 de l'ordre du jour (voir par. 17 ci-dessus), l'expert de la Commission européenne a précisé que les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 remplaceraient le document GRSP-58-03-Rev.1, afin de prendre en compte le concept « prêt à l'emploi » des dispositifs de retenue pour enfants i-Size (afin de réduire le mauvais usage des dispositifs de retenue pour enfants). Le Groupe de travail est convenu de retirer ce point de l'ordre du jour de sa session de mai 2017.

XXVI. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 16, 44, 94 et 129 (point 25 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/30.

42. En l'absence de nouvelles informations, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa session de mai 2017.

XXVII. Élection du Bureau (point 26 de l'ordre du jour)

43. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690, amendements 1 et 2), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son Bureau. Les représentants des Parties contractantes, présents et votants, ont réélu à l'unanimité M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique) Président et M. J. W. Lee (République de Corée) Vice-Président pour ses sessions de l'année 2017.

XXVIII. Questions diverses (point 27 de l'ordre du jour)

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

Document : Document informel GRSP-60-21.

44. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-60-21 concernant un projet de révision du Règlement général de sécurité (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil. Le Groupe de travail a noté que nombre des points énumérés dans l'examen du Règlement général de sécurité coïncidaient avec les priorités des travaux effectués par le WP.29 dans le cadre des Accords qu'il administre (y compris l'Accord de 1998). L'expert de la Commission européenne a confirmé qu'il était important de poursuivre des consultations avec les principales parties prenantes afin d'assurer la cohérence avec les objectifs de travail communs.

45. Comme suite à l'exposé présenté lors de la session de décembre 2015 du GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/58, par. 48), l'expert du Japon a annoncé son intention de soumettre une proposition de nouveau projet de Règlement sur les motocycles à hydrogène et à pile à combustible.

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

46. Le Président du GRSP a rappelé au Groupe qu'il devait continuer à mettre à jour les abréviations et les symboles des Règlements et des Règlements techniques mondiaux de l'ONU, contenus dans les fichiers Excel, qui sont annexés en permanence à son site Web (www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/acronyms_definitions.html). Il a également indiqué qu'il fournirait une liste des abréviations et des sigles de l'Accord de 1998.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.29/2017/53
ECE/TRANS/WP.29/2017/54
et ECE/TRANS/WP.29/2017/55.

47. Le Groupe de travail a pris note des progrès accomplis en vue de la ratification de la Révision 3 de l'Accord de 1958 (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 64 et 65) appuyée par l'Union européenne. Il a été noté qu'en l'absence d'objections, la Révision 3 devrait entrer

en vigueur en août 2017. L'expert du Japon, Ambassadeur de l'IWVTA auprès du GRSP, a indiqué que le Groupe de travail informel soumettrait une proposition relative au Règlement n° 0 à la session de juin 2017 du WP.29. Par ailleurs le Groupe de travail a noté qu'à sa session de mars 2017 le WP.29 examinerait les documents ci-après : a) une directive révisée concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent (ECE/TRANS/WP.29/2017/53) ; b) un document explicatif sur le Règlement n° 0 (ECE/TRANS/WP.29/2017/54) ; et c) un document contenant des questions et des réponses relatives à la Révision 3 de l'Accord de 1958 (ECE/TRANS/WP.29/2017/55).

D. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2016 du WP.29

48. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants des 169^e et 170^e sessions du WP.29 (documents ECE/TRANS/WP.29/1123 et ECE/TRANS/WP.29/1126).

E. Mannequin tridimensionnel point H

49. Le GRSP a noté que M. L. Martinez avait été nommé Président du Groupe de travail informel sur l'harmonisation des spécifications du mannequin tridimensionnel point H (ECE/TRANS/WP.29/1126, par. 145). Les experts du GRSP ont été invités à participer aux activités du Groupe de travail afin de régler, dans les meilleurs délais, cette question importante qui concerne plusieurs règlements de l'ONU relevant des Accords de 1958 et de 1998. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2017 et a demandé à être informé de l'état d'avancement des travaux du Groupe de travail informel.

F. Systèmes de transport intelligents

50. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point de l'ordre du jour.

G. Efficacité des systèmes s'appuyant sur les logiciels des véhicules régis par les Règlements

Document : Document informel WP.29-169-13.

51. Le secrétariat a présenté le document informel WP.29-169-13 concernant la stratégie de neutralisation des systèmes s'appuyant sur des logiciels, en prenant le TPMS (Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques) pour exemple. L'expert de la Commission européenne a noté que l'optimisation des essais suscitait une préoccupation générale qui n'est pas tant liée aux systèmes s'appuyant sur des logiciels qu'à l'utilisation de certaines tolérances ou de certains couloirs prévus dans des dispositions relatives aux essais du contrôle de performance de produits classiques. Il a ajouté à titre d'exemple qu'un essai d'homologation de type devait être considéré comme valable lorsque la marque d'impulsion de décélération était proche de la limite inférieure d'un couloir, mais que cela ne signifiait pas qu'un nouvel essai effectué à des fins de vérification de la conformité de la production ou de la surveillance des marchés, au cours duquel un produit ne répondait pas aux critères de performance car la marque d'impulsion de décélération se situait dans la limite supérieure du couloir, serait non valable. En conséquence, l'expert a conclu que les prescriptions devaient être satisfaites indépendamment des tolérances prévues (décélération, température, pression, vitesse).

H. Proposition de complément au Règlement n° 12 (Dispositif de conduite)

Document : Document informel GRSP-60-06-Rev.1.

52. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-60-06-Rev.1, concernant d'autres méthodes d'essai pour certaines spécifications imposées par le Règlement n° 94 et le Règlement n° 137 (Choc avant, axé en particulier sur le système de retenue). Le Groupe de travail a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-60-06-Rev.1 sous une cote officielle à sa session de mai 2017.

XXIX. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 28 de l'ordre du jour)

53. La soixante et unième session devrait se tenir à Genève du 8 mai (14 h 30) au 12 mai 2017 (12 h 30). La date limite de communication des documents officiels au secrétariat était fixée au 10 février 2017, soit douze semaines avant la session. Le GRSP a approuvé l'ordre du jour provisoire ci-après :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête).
3. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) :
 - a) Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial ;
 - b) Proposition d'amendements à la phase 2 du Règlement technique mondial.
4. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
5. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral.
6. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques.
7. Règlement n° 12 (Volant de direction).
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° 22 (Casques de protection).
12. Règlement n° 25 (Appuie-tête).
13. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).
14. Règlement n° 94 (Choc avant).
15. Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).
16. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons).
17. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
18. Règlement n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
19. Règlement n° 135 (Choc latéral contre un poteau).
20. Règlement n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
21. Règlement n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
22. Amendements collectifs aux Règlements n°s 16, 44, 94 et 129.
23. Essais de choc des véhicules des catégories L7.
24. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible de la catégorie L.

25. Questions diverses :

- a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive ;
- b) Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP ;
- c) Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et participation des groupes de travail à cette tâche ;
- d) Faits marquants de la session de mars 2017 du WP.29 ;
- e) Mannequin tridimensionnel point H ;
- f) Systèmes de transport intelligents ;
- g) Efficacité des systèmes s'appuyant sur les logiciels des véhicules régis par les Règlements.

Annexe I

Liste des documents (GRSP-60-...) distribués sans cote officielle 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	France	19	E	Consolidated version of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems (ECRS))	a)
02	Pays-Bas	14 & 19	E	Collective amendments to Regulations Nos. 44 (CRS) and 129 (ECRS)	b)
03	Président du GRSP	1	E	Running order of the sixtieth GRSP session	a)
04	OICA	8	E	Proposal for the [08] Series of amendments to Regulation No. 14 (Safety belt anchorages)	a)
05	OICA	8	E	Proposal for a new UN Regulation on ISOFIX anchorages	a)
06/Rev.1	OICA	27 h)	E	Proposal for a Supplement to Regulation No. 12 (Steering mechanism)	b)
07	Japon	20	E	Proposal for supplement 3 to the Regulation No. 134 on hydrogen and fuel cell vehicles (HFCV)	a)
08/Rev.1	France	19	E	Proposal for Supplement 2 to the 02 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems (ECRS))	d)
9/Rev.2	France	19	E	Proposal for Supplement 2 to the 01 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems (ECRS))	d)
10	France	9	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24 (Supplement 1 to the 07 series of Amendments to Regulation No. 16 (Safety belts))	d)
11/Rev.1	France	9	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21 (Supplement 9 to the 06 series of Amendments to Regulation No. 16 (Safety belts))	d)
12	OICA	9	E	Proposal for Supplement 1 to the 07 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety belts)	d)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
13	Groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques et coauteurs du RTM	7	E	Draft global technical regulation (GTR) No.XXX on Electric Vehicle Safety	b)
14	Pays-Bas	14	E	Draft Supplement 13 to the 04 series of amendments to Regulation No.44 (Child Restraint Systems)	a)
15	Pays-Bas	14	E	Proposal for Supplement 13 to the 04 series of amendments to Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	b)
16	République de Corée	4 a)	E	Task Force for Test Procedure of Deployable Pedestrian Protection System	a)
17	États-Unis d'Amérique	4 a)	E	Proposal from the United States of America on Phase 2 amendments to gtr No. 9 on Pedestrian Safety (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/15)	b)
18	Président du groupe de travail informel sur le système de retenue pour enfants	22 g)	E	Status report of the Informal Working Group on CRS	a)
19	Pays-Bas	14	E	Explanation to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/18	a)
20	Président du Groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques	7	E	Electric Vehicles Safety global technical regulation	a)
21	Commission européenne	27 a)	E	Status of the review of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations	a)
22	Commission européenne	9	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24	d)
23	Commission européenne	2	E	Final report of Amendment 2 to gtr No. 1 (door locks and door retention components)	d)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
24	Commission européenne, Japon et République de Corée	5	E	Authorization to develop Phase 2 of gtr No. 13 (Hydrogen and fuel cell vehicles)	d)
25	France	14	E	Inflatable child restraint systems	a)

Notes :

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document dont l'examen sera poursuivi à la prochaine session, 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

Projet d'amendements au Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes)

Rapport final sur l'élaboration de l'amendement 2 au RTM n° 1 sur la base du document GRSP-60-23 (voir par. 4 du présent rapport)

1. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a examiné à sa quarante-huitième session en novembre 2016 une proposition de l'Union européenne (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/43) visant à modifier le Règlement technique mondial n° 1 sur les serrures et organes de fixation des portes (document ECE/TRANS/WP.29/1126). Le Comité exécutif a autorisé le GRSP à examiner, à sa session de décembre 2016, une proposition concrète d'élaboration d'un amendement 2 au Règlement technique mondial n° 1 en vue de parvenir à une complète harmonisation des dispositions du Règlement n° 11 avec les dispositions du RTM.
2. Lors de sa soixantième session, le GRSP a recommandé qu'un projet d'amendement 2 au RTM n° 1 soit élaboré en vue de son inscription dans le Registre mondial à sa session de juin 2017 (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/17). Cet amendement aligne les spécifications correspondantes applicables aux portes arrière avec celles concernant les portes latérales à charnières montées à l'arrière visées dans le Règlement n° 11.

Annexe III

Projet d'amendements au Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible)

Autorisation d'élaborer la phase 2 du RTM n° 13 sur la base du document GRSP-60-24 (voir par. 10 du présent rapport)

I. Historique

1. Le groupe de travail informel des véhicules à hydrogène à pile à combustible – sous-groupe des questions de sécurité (HFCV-SGS) a été créé en 2007. Le calendrier initial et le champ initial de ses activités ont été décrits dans le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/17, les travaux et le calendrier de chaque activité du sous-groupe y étant divisés en deux phases. Le projet de RTM sur les véhicules à hydrogène à pile à combustible soumis par le groupe informel a été adopté par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), puis inscrit par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) dans le Registre mondial ONU en juin 2013.

2. Après l'ajout du RTM, en juin 2013, au Registre mondial en tant que RTM n° 13, les dispositions de ce texte ont été transposées dans le Règlement ONU n° 134 annexé à l'Accord de 1958.

II. Proposition

3. Une prorogation du mandat du sous-groupe des questions de sécurité du Groupe de travail informel, parrainée par le Japon, la République de Corée et l'Union européenne, permettra d'effectuer les travaux relatifs aux questions restantes. Les activités de la phase 2 devraient débiter immédiatement après l'approbation de la présente proposition d'autorisation par le WP.29 et l'AC.3 à leur session de mars 2017.

4. Étant donné que les véhicules fonctionnant à l'hydrogène et la technologie des piles à combustible en sont à un stade précoce de mise au point et de commercialisation, il est à prévoir que des révisions devront être apportées aux prescriptions après une période prolongée d'utilisation routière réelle et sur la base d'évaluations techniques. Il est à prévoir également que lorsque l'expérience acquise ou le temps écoulé auront permis un examen technique plus poussé, les prescriptions présentées en tant que prescriptions optionnelles dans le RTM (véhicules à hydrogène liquéfié, sect. G du préambule) pourraient être adoptées comme prescriptions du RTM avec les modifications appropriées.

5. Les travaux de la phase 2 devraient porter sur les éléments suivants :

a) Les éléments décrits à l'origine dans le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/17 sont conservés ;

b) Révision possible du champ d'application pour prendre en compte d'autres classes de véhicules ;

c) Prescriptions concernant la compatibilité des matériaux et les effets de fragilisation par l'hydrogène ;

d) Prescriptions concernant l'embout de remplissage ;

e) Évaluation de l'essai de rupture par contrainte de longue durée proposé dans le cadre de la phase 1 ;

f) Examen des résultats de recherche communiqués après l'achèvement de la phase 1, en particulier les résultats des recherches portant sur la sécurité électrique, les systèmes de stockage de l'hydrogène et la sécurité après un choc ;

g) Examen d'une valeur inférieure ou égale à 200 % de la pression de service nominale du véhicule (PSN) comme pression minimale d'éclatement ;

h) Examen d'un système d'écran de protection en cas de défaillance de la résistance d'isolement.

6. En outre, la procédure d'essai suivante sera envisagée pour l'essai de rupture par contrainte de longue durée :

a) Trois réservoirs faits du nouveau matériau à essayer (par exemple un réservoir composite en polymère renforcé par de la fibre) doivent être soumis à un essai d'éclatement ; les pressions d'éclatement doivent se situer à ± 10 % de la valeur médiane BPo pour l'application convenue. Ensuite,

i) Trois réservoirs doivent être maintenus à une pression >80 % de BPo et à $65 (\pm 5) ^\circ\text{C}$; il ne doit pas y avoir éclatement avant 100 h ; la durée jusqu'à rupture doit être enregistrée ;

ii) Trois réservoirs doivent être maintenus à une pression >75 % de BPo et à $65 (\pm 5) ^\circ\text{C}$; il ne doit pas y avoir éclatement avant 1 000 h ; la durée jusqu'à rupture doit être enregistrée ;

iii) Trois réservoirs doivent être maintenus à une pression >70 % de BPo et à $65 (\pm 5) ^\circ\text{C}$; il ne doit pas y avoir éclatement avant un an ;

iv) L'essai doit être arrêté après un an. Chaque réservoir ayant subi avec succès l'essai d'un an sans éclatement doit être soumis à un essai d'éclatement ; la pression d'éclatement doit être enregistrée ;

b) Le diamètre du réservoir doit être >50 % du diamètre de l'application prévue et d'une construction comparable. Le réservoir peut être muni d'un remplissage intérieur (pour réduire le volume intérieur) à condition que plus de 99 % de la surface intérieure demeure exposée ;

c) Les réservoirs construits en composite de fibre de carbone et/ou alliages métalliques sont exemptés de cet essai ;

d) Les réservoirs construits en composite de fibre de verre qui ont une pression d'éclatement initiale >350 % de la PSN sont exemptés de cet essai, auquel cas une pression $\text{BP}_{\text{min}} = 350$ % de la PSN doit être appliquée lors de l'essai prévu au paragraphe 5.1.1.1 (pression d'éclatement initiale de référence) ;

e) Il existe des réservoirs en fibre de carbone qui utilisent la fibre de verre comme couche protectrice, et sur certains de ces réservoirs la pression d'éclatement est accrue d'environ 2 %. Dans ce cas, il doit être démontré par calcul ou par une autre méthode qu'une pression égale au double de la pression de remplissage maximale ou supérieure peut être soutenue par l'enveloppe en fibre de carbone sans fibre de verre. S'il peut être démontré que l'accroissement de pression d'éclatement dû à la couche protectrice en fibre de verre n'est pas supérieur à 2 % et si la pression d'éclatement est de 225 % de la PSN $\times 1,02 = 230$ % de la PSN ou plus, le calcul ci-dessus peut être omis.

III. Calendrier

7. Les travaux du Groupe de travail informel HFCV-SGS dans le cadre de la phase 2 devraient être achevés d'ici à 2020. Ces travaux pourront se poursuivre jusqu'à la fin de 2020 sans modification formelle du mandat, à moins qu'il ne soit nécessaire de procéder autrement en raison des circonstances.

8. Le GRSP pourra envisager de prolonger ou d'élargir le mandat du Groupe de travail en temps voulu.

Annexe IV

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

**Amendements adoptés sur la base du document
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/21
(voir par. 17 du présent rapport)**

Paragraphe 6.4.1.4.1.2, modifier comme suit :

« 6.4.1.4.1.2 Dans le cas de tout autre occupant, le contact de la tête ou du thorax avec toute pièce rigide du véhicule située en avant du mannequin n'est pas autorisé. En outre le contact entre la tête du mannequin et ses genoux n'est pas autorisé.

Pour évaluer le respect de cette prescription, le siège du mannequin soumis à l'essai et, le cas échéant, le siège situé devant le mannequin doivent être dans les positions définies au paragraphe 7.7.1.6 ci-après. À l'exception de la structure d'une installation de coussin gonflable définie au paragraphe 2.8, des éléments en matériau non rigide ayant une dureté de moins de 50 shore A peuvent être démontés afin de démontrer que les parties rigides couvertes ou matelassées ne sont pas en contact avec la tête ou le thorax du mannequin lors de l'essai. ».

Insérer un nouveau paragraphe 15.3.9 :

« 15.3.9 Jusqu'au 1^{er} septembre 2018, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation de type à la série 06 d'amendements sans tenir compte du complément 9 à la série 06 d'amendements. ».

Annexe 17, appendice 2, paragraphe 4, modifier comme suit :

« 4. **Taille de l'enveloppe** des dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX :

...

Les gabarits **ci-dessus** doivent être construits de manière à avoir une masse comprise entre **10** et/ou **13 kg+/-1 kg** et avoir la robustesse et la rigidité nécessaires pour satisfaire aux exigences fonctionnelles, comme indiqué dans le tableau ci-après.

<i>SIRE</i>	<i>Masse (kg)</i>	<i>Tolérance (kg)</i>
R1a	10	± 1
R2/R2X a	10	± 1
R3	13	± 1
L1/L2	13	± 1
F2/F2X a	13	± 1
F3	13	± 1
a	masse de base ISOFIX prise en compte.	

Annexe 17, appendice 5, paragraphe 4, modifier comme suit :

- « 4. Dispositif de retenue pour enfants pour siège rehausseur :
- a) ISO/B2 : Siège rehausseur, largeur réduite de 440 mm (fig. 2) ;
 - b) ISO/B3 : Siège rehausseur, pleine largeur 520 mm (fig. 3).

Les gabarits ci-dessus doivent être construits de manière à avoir une masse de 7 kg +/- 1 kg et avoir la robustesse et la rigidité nécessaires pour satisfaire aux exigences fonctionnelles.

**Amendements adoptés sur la base du document
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2016/24
(voir par. 17 du présent rapport)**

Paragraphe 6.4.1.4.1.2, modifier comme suit :

- « 6.4.1.4.1.2 Dans le cas de tout autre occupant, le contact de la tête ou du thorax avec toute pièce rigide du véhicule située en avant du mannequin **n'est pas autorisé**. En outre le contact entre la tête du mannequin et ses genoux n'est pas autorisé.

Pour évaluer le respect de cette prescription, le siège du mannequin soumis à l'essai et, le cas échéant, le siège situé devant le mannequin doivent être dans les positions définies au paragraphe 7.7.1.6 ci-après. **À l'exception de la structure d'une installation de coussin gonflable définie au paragraphe 2.8, des éléments en matériau non rigide ayant une dureté de moins de 50 shore A peuvent être démontés afin de démontrer que les parties rigides couvertes ou matelassées ne sont pas en contact avec la tête ou le thorax du mannequin lors de l'essai.** ».

Annexe 17, appendice 2, paragraphe 4, modifier comme suit :

- « 4. **Taille de l'enveloppe** des dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX :

...

Les gabarits **ci-dessus** doivent être construits de manière à avoir une masse comprise entre **10 et/ou 13 kg +/- 1 kg** et avoir la robustesse et la rigidité nécessaires pour satisfaire aux exigences fonctionnelles, comme indiqué dans le tableau ci-après.

<i>SIRE</i>	<i>Masse (kg)</i>	<i>Tolérance (kg)</i>
R1 a	10	± 1
R2/ R2X a	10	± 1
R3	13	± 1
L1/L2	13	± 1
F2/F2X a	13	± 1
F3	13	± 1
a	masse de base du système ISOFIX prise en compte.	

».

Annexe 17, appendice 5, paragraphe 4, modifier comme suit :

- « 4. Dispositifs de retenue pour enfants de siège rehausseur :
- a) ISO/B2 : Siège rehausseur, largeur réduite de 440 mm (fig. 2) ;
 - b) ISO/B3 : Siège rehausseur, pleine largeur 520 mm (fig. 3).

Les gabarits ci-dessus doivent être construits de manière à avoir une masse de 7 kg +/- 1 kg et avoir la robustesse et la rigidité nécessaires pour satisfaire aux exigences fonctionnelles. ».

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-60-12 (voir par. 18 du présent rapport)

Paragraphes 15.4 à 15.10, modifier comme suit :

- « 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 peut refuser de délivrer ou refuser d'accepter des homologations en vertu du présent Règlement modifié par la série 07 d'amendements. Les Parties contractantes continueront de délivrer des extensions pour les homologations accordées au titre des précédentes séries d'amendements.
- 15.4.1** 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.
- 15.4.2** Un témoin de port de ceinture n'est pas obligatoire sur les sièges arrière amovibles, ni sur aucun siège dans 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. **Ces exemptions restent applicables pour les extensions d'homologation accordées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2022.**
- 15.4.3** Jusqu'au 1^{er} septembre 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement accepteront les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements avant le 1^{er} septembre 2019.
- 15.4.4** À compter du 1^{er} septembre 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter des homologations de types délivrées en vertu de précédentes séries d'amendements au présent Règlement.
- 15.4.5** Nonobstant le paragraphe 15.4.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accepter les homologations de type accordées pour des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 15.4.6** Nonobstant le paragraphe 15.4.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules qui ne sont pas concernés par les modifications apportées à la série 07 d'amendements. ».

Annexe V

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

Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/2016/22 (voir par. 36 du présent rapport)

Paragraphe 6.3.2.2.1, modifier comme suit :

« 6.3.2.2.1 ... de classe intégrale ».

Paragraphe 6.3.5.1, modifier comme suit :

« 6.3.5.1 Prescriptions géométriques applicables à la jambe de force et au socle de la jambe de force

La jambe de force, y compris son attache au dispositif amélioré de retenue pour enfants, et le socle de la jambe de force doivent s'inscrire intégralement dans le volume imparti aux dimensions de la jambe de force (voir aussi les figures 1 et 2 de l'annexe 19 du présent Règlement), qui est défini comme suit :

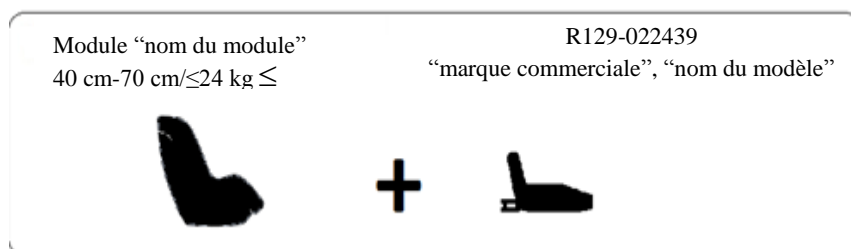
- a) En largeur, par deux plans parallèles au plan X'-Z', séparés de 200 mm et centrés sur l'origine ; et
- b) En longueur, par deux plans parallèles au plan Z'-Y', respectivement à 585 mm et 695 mm vers l'avant, par rapport à l'origine située le long de l'axe des X' ; et
- c) En hauteur, par un plan parallèle au plan X'-Y', situé à 70 mm au-dessus de l'origine et mesuré perpendiculairement au plan X'-Y'. Les parties rigides, non réglables de la jambe de force ne dépassent pas un plan parallèle au plan X'-Y', situé à 285 mm au-dessous de l'origine et perpendiculaire au plan X'-Y'.

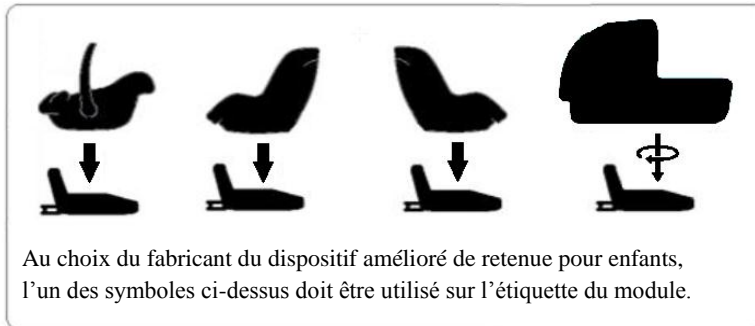
La jambe de force peut excéder par ses dimensions le volume qui lui est imparti, à condition qu'elle ne dépasse pas le volume du dispositif de retenue pour enfants applicable. ».

Annexe 2, marques de module combinées à une marque d'homologation, figures, supprimer.

Annexe 2, marques de module combinées à une marque d'homologation, insérer de nouvelles figures, lire :

« ...





... ».

Annexe 8, paragraphe 1.1, modifier comme suit :

- « 1.1 Les mannequins dont il est question dans le présent Règlement sont définis dans la présente annexe, dans les schémas techniques¹ **et dans les manuels d'utilisation**. Les capteurs de pression placés dans l'abdomen qui sont décrits dans le présent Règlement sont définis dans la présente annexe à l'aide de **dessins techniques** ainsi que dans les **manuels d'utilisation**. ».

Annexe 21, modifier comme suit :

« Annexe 21

...

Dispositif d'application de la force II

...

Longueurs	(+/- 5 mm)					
	Q 0	Q 1	Q 1,5	Q 3	Q 6	Q 10
Sangle principale (A)	1 740 mm	1 850 mm	1 900 mm	2 000 mm	2 000 mm	2 100 mm
Sangle abdominale (B)	530 mm	560 mm	600 mm	630 mm	660 mm	800 mm
Dimension inférieure (C)	125 mm	150 mm	150 mm	170 mm	200 mm	200 mm
Dimension moyenne (D)	270 mm	300 mm	350 mm	380 mm	380 mm	400 mm

... ».

Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/2016/23 (voir par. 36 du présent rapport)

Paragraphe 6.3.2.2.1, modifier comme suit :

- « 6.3.2.2.1 ... de classe intégrale ».

Paragraphe 6.3.5.1, modifier comme suit :

- « 6.3.5.1 Prescriptions géométriques applicables à la jambe de force et au socle de la jambe de force

La jambe de force, y compris son attache au dispositif amélioré de retenue pour enfants, et le socle de la jambe de force doivent s'inscrire intégralement dans le volume imparti aux dimensions de la jambe de

¹ Les caractéristiques de chaque mannequin ou des capteurs de pression placés dans l'abdomen sont décrits et affichés à titre provisoire sur le site Web du groupe informel des dispositifs de retenue pour enfants (<https://www2.unece.org/wiki/display/trans/Q-dummy+drawings>) de la CEE.

force (voir aussi les figures 1 et 2 de l'annexe 19 du présent Règlement), qui est défini comme suit :

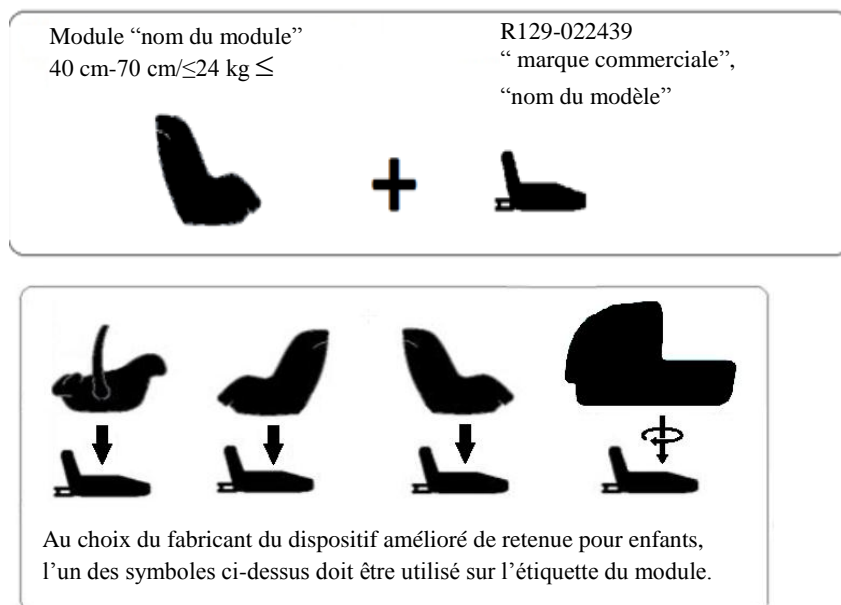
- En largeur, par deux plans parallèles au plan X'-Z', séparés de 200 mm et centrés sur l'origine ;
- En longueur, par deux plans parallèles au plan Z'-Y', respectivement à 585 mm et 695 mm vers l'avant, par rapport à l'origine située le long de l'axe des X' ;
- En hauteur, par un plan parallèle au plan X'-Y', situé à 70 mm au-dessus de l'origine et mesuré perpendiculairement au plan X'-Y'. Les parties rigides non réglables de la jambe de force ne dépassent pas un plan parallèle au plan X'-Y', situé à 285 mm au-dessous de l'origine et perpendiculaire au plan X'-Y'.

La jambe de force peut excéder par ses dimensions le volume qui lui est imparti, à condition qu'elle ne dépasse pas le volume du dispositif de retenue pour enfants applicable. ».

Annexe 2, marques de module combinées à une marque d'homologation, figures, supprimer.

Annexe 2, marques de module combinées à une marque d'homologation, insérer de nouvelles figures, lire :

« ...



... ».

Annexe 8, paragraphe 1.1, modifier comme suit :

- « 1.1 Les mannequins dont il est question dans le présent Règlement sont définis dans la présente annexe, dans les schémas techniques et dans les **manuels d'utilisation**¹. Les capteurs de pression placés dans l'abdomen qui sont décrits dans le présent Règlement sont définis dans la présente annexe à l'aide de **dessins** techniques ainsi que dans les **manuels d'utilisation**. ».

¹ Les caractéristiques de chaque mannequin ou des capteurs de pression placés dans l'abdomen sont décrits et affichés à titre provisoire sur le site Web du groupe informel des dispositifs de retenue pour enfants (<https://www2.unece.org/wiki/display/trans/Q-dummy+drawings>) de la CEE.

Annexe 21, modifier comme suit :

« **Annexe 21**

...

Dispositif d'application de la force II

...

<i>Longueurs</i>	<i>(+/- 5 mm)</i>				
	Q 0	Q 1	Q 1,5	Q 3	Q 6
Sangle principale (A)	1 740 mm	1 850 mm	1 900 mm	2 000 mm	2 000 mm
Sangle abdominale (B)					
	530 mm	560 mm	600 mm	630 mm	660 mm
Dimension inférieure (C)	125 mm	150 mm	150 mm	170 mm	200 mm
Dimension moyenne (D)	270 mm	300 mm	350 mm	380 mm	380 mm

... ».

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 2017]	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	[December 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 2017]	
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@bmvs.bund.de]	December 2017	
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 2017]	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. L. Martinez (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 e-mail: luis.martinez@upm.es	[...]	