



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Quarante-huitième session

Genève, 7-10 décembre 2010

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	
III. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 2 de l'ordre du jour)	4	
IV. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 3 de l'ordre du jour)	5–8	
V. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 4 de l'ordre du jour)	9–11	
VI. Choc latéral (point 5 de l'ordre du jour)	12–14	
A. Projet de RTM sur les essais de choc latéral contre poteau (point 5 a) de l'ordre du jour)	12	
B. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 b) de l'ordre du jour)	14	
VII. Compatibilité des véhicules en cas de choc (point 6 de l'ordre du jour)	15	
VIII. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (point 7 de l'ordre du jour)	16	
IX. Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 8 de l'ordre du jour)	17	
X. Règlement n° 14 (Ancrage des ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)	18–22	

XI.	Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour).....	23–24	8
XII.	Règlement n° 17 (Résistance des sièges) (point 11 de l'ordre du jour).....	25–26	8
XIII.	Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 12 de l'ordre du jour).....	27–30	9
XIV.	Règlement n° 29 (Cabine des véhicules utilitaires) (point 13 de l'ordre du jour)	31–32	9
XV.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 14 de l'ordre du jour)	33	10
XVI.	Règlement n° 80 (Résistance des sièges des autobus et de leurs ancrages) (point 15 de l'ordre du jour)	34	10
XVII.	Règlement n° 94 (Collision frontale) (point 16 de l'ordre du jour).....	35–36	10
XVIII.	Règlement n° 100 (Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie) (point 17 de l'ordre du jour).....	37	10
XIX.	Amendements collectifs aux Règlements n°s 12, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 80, 94, 95 et 114 (point 18 de l'ordre du jour)	38	11
XX.	Autobus et autocars (point 19 de l'ordre du jour)	39	11
XXI.	Projet de règlement sur la sécurité des piétons (point 20 de l'ordre du jour)	40	11
XXII.	Projet de nouveau règlement sur les systèmes de retenue pour enfants (point 21 de l'ordre du jour)	41–44	11
XXIII.	Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour)	45–52	12
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive (point 22 a) de l'ordre du jour)	45	12
	B. Accord de 1997 (contrôles techniques périodiques) – Élaboration du projet de Règle n° 2 (point 22 b) de l'ordre du jour).....	46	12
	C. Systèmes de transport intelligent (STI) – Lignes directrices relatives à l'établissement de prescriptions concernant les signaux d'avertissement prioritaires (point 22 d) de l'ordre du jour).....	47	13
	D. Révision de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 22 d) de l'ordre du jour)	48	13
	E. Règlement n° 12 (Mécanismes de direction) (point 22 e) de l'ordre du jour).....	49	13
	F. Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 22 f) de l'ordre du jour)	50	13
	G. Amendements collectifs aux Règlements n°s 12, 94, 95 et 100 (point 22 g) de l'ordre du jour)	51	14
	H. Hommage à M. H. Asada (point 22 h) de l'ordre du jour).....	52	14
XXIV.	Élection du Bureau (point 23 de l'ordre du jour)	53	14
XXV.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour).....	54	14

Annexes

I.	List of informal documents (GRSP-48-...) distributed without an official symbol during the session	15
II.	Amendements au Règlement n° 14	19
III.	Amendements au Règlement n° 16	21
IV.	Amendements au Règlement n° 94	22
V.	Amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)	24
VI.	Amendements au Règlement n° 12	25
VII.	Amendements au Règlement n° 95	27
VIII.	List of GRSP informal groups.....	28

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa quarante-huitième session du 7 au 10 décembre 2010, à Genève, sous la présidence de M^{me} S. Meyerson (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays dont les noms suivent ont participé à ses travaux conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et Amend.1): Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, 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. Un expert de la Commission européenne était aussi présent. Des experts des organisations non gouvernementales dont les noms suivent y ont aussi participé: Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Consumers International (CI), Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA) et Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA).

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

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/27,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/27/Add.1 et GRSP-48-14.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour la quarante-huitième session, auquel ont été ajoutés les points 22 e) à 22 h) et 24 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/27 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/27/Add.1) ainsi que l'ordre dans lequel les points doivent être examinés (GRSP-48-14). On trouvera la liste des groupes informels relevant du GRSP à l'annexe VIII du présent rapport.

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

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/28.

4. Ainsi que l'avait demandé l'experte des États-Unis d'Amérique, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2011.

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

Documents: GRSP-48-11, GRSP-48-12, GRSP-48-18, GRSP-48-19, GRSP-48-33 et GRSP-48-38.

5. Le Groupe de travail a noté que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) avait, à sa session de novembre 2010 (voir document ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 109), décidé de lui transmettre deux propositions de modification du mandat du groupe informel sur la phase 2 du RTM n° 7 (GRSP-48-11 et GRSP-48-12). Le Président du groupe informel a donc rendu compte au Groupe de travail de l'état d'avancement de ses travaux et de son intention de suivre un nouveau plan de travail portant sur les points suivants:

- a) Nouvelles prescriptions en matière de hauteur;
- b) Essai dynamique visant à atténuer les blessures à la nuque par coup de fouet de courte ou de longue durée plutôt qu'essai sur chariot à petite et à grande vitesse;
- c) Évaluation de mannequins, de leur utilisation, et de critères de blessures pour s'assurer qu'ils simulent bien le comportement du corps humain dans des accidents réels.

6. Le Président du groupe informel a informé le Groupe de travail de son intention de soumettre une nouvelle proposition portant modification du mandat, inspirée du document GRSP-48-33 (qui annule et remplace les documents GRSP-48-11 et GRSP-48-12), notamment l'extension de ce mandat jusqu'en 2013, au Forum mondial pour l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et à l'AC.3 à leurs sessions de mars 2011. Le Groupe de travail a recommandé que ses experts fassent parvenir leurs observations concernant le document GRSP-48-33 à l'expert du Japon au plus tard en janvier 2011.

7. Le Groupe de travail a en outre noté que trois groupes informels, à savoir, le groupe chargé des essais de choc latéral contre poteau, celui chargé de l'harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral et celui chargé de la phase 2 du RTM n° 7, avaient prévu de tenir une réunion commune à Bruxelles, dans la semaine du 28 février au 4 mars 2011.

8. Enfin, le Groupe de travail a pris note des trois documents soumis par l'expert de l'Inde (GRSP-48-18, GRSP-48-19, GRSP-48-38) et a décidé de les garder en vue d'une utilisation ultérieure.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/37, GRSP-48-23-Rev.1, GRSP-48-27,
GRSP-48-28 et GRSP-48-41.

9. L'expert du Japon a fait un exposé (GRSP-48-23-Rev.1) sur les phases éventuelles d'introduction de l'élément de frappe souple jambe de piéton (Flex-PLI) dans le RTM et dans le projet de série 01 d'amendements au Règlement (Accord de 1958) sur la protection des piétons. Il a en outre présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/37 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/4). L'expert de l'OICA s'est opposé à l'idée d'un RTM qui laisserait le choix entre plusieurs possibilités. Afin d'éviter ce problème, il a proposé que l'introduction du Flex-PLI dans le projet de règlement sur la protection des piétons (Accord de 1958) soit prioritaire et que les dispositions de la phase 2 du RTM soient alignées dans un deuxième temps, pour pouvoir fixer les dates auxquelles elles deviendront obligatoires. Certains experts du GRSP ont fait valoir que l'on risquait ainsi de créer un précédent qui irait à l'encontre de l'harmonisation. Le Groupe de travail a décidé de demander leur avis au WP.29 et à l'AC.3, lors de leurs sessions de mars 2011.

10. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2011, sur la base d'une version révisée de la proposition contenue dans le GRSP-48-41 (qui tiendrait compte de toutes les observations reçues et du GRSP-48-28) que devrait établir l'expert du Japon.

11. Le Groupe de travail a pris note du document GRSP-48-27, qui vise à préciser la procédure d'essai applicable à l'élément de frappe tête, qui a été récemment amendé par le rectificatif 2 au RTM. Il a été décidé de reprendre l'examen de cette question à la session de mai 2011, sur la base d'une proposition que doit établir l'expert de l'OICA.

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

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28
et GRSP-48-20.

12. À propos du document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28, l'expert de l'Allemagne, parlant au nom du Président du groupe informel sur les essais de choc latéral contre poteau, a présenté le document GRSP-48-20, qui contient le premier rapport d'activité du groupe et un projet de mandat. Il a informé le Groupe de travail que le groupe informel avait prévu de tenir plusieurs réunions en 2011: i) semaine du 28 février au 4 mars à Bruxelles; ii) semaine du 6 au 10 juin, à Washington ; et iii) septembre/octobre et décembre (dates non précisées).

13. Le Groupe de travail a décidé de communiquer ses observations relatives au GRSP-48-20 à l'expert de l'Australie à temps pour qu'il puisse soumettre sa proposition au WP.29 et à l'AC.3, à leurs sessions de mars 2011, aux fins d'examen préliminaire.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28
et GRSP-48-40.

14. L'experte des États-Unis d'Amérique a présenté le deuxième rapport d'activité (GRSP-48-40) du groupe informel de l'harmonisation des mannequins pour essais de choc latéral et annoncé qu'il serait soumis en tant que document sans cote au WP.29 et à l'AC.3, à leurs sessions de mars 2011, aux fins d'examen préliminaire.

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

15. L'expert de la France a informé le Groupe de travail qu'un atelier de recherches sur la compatibilité des véhicules en cas de choc frontal (FIMCAR) se tiendrait à Bruxelles le 19 janvier 2011 et il a invité tous les experts du GRSP à y participer (prière de consulter l'adresse suivante: <http://www.fimcar.eu/fimcar/wp-content/uploads/Invitation-FIMCAR-Workshop-20110119.pdf>). Le Groupe de travail a prié l'expert de la Commission européenne de lui présenter un exposé sur les activités que mène actuellement le FIMCAR, à sa session de mai 2011.

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

16. L'experte des États-Unis d'Amérique a rendu compte au Groupe de travail des progrès réalisés par le sous-groupe de la sécurité (SGS). Elle a indiqué que la proposition relative à de nouvelles prescriptions de sécurité applicables aux véhicules à hydrogène et à pile à combustible n'était pas encore prête. Elle a informé le Groupe de travail qu'une équipe spéciale s'était réunie en novembre 2010, à Berlin, pour essayer de résoudre les questions en suspens à savoir i) la compatibilité entre les matériaux; ii) les systèmes à hydrogène liquéfié; iii) la sûreté électrique; et iv) l'épreuve du feu. Elle a ajouté que l'autre question importante était d'établir un calendrier pour l'élaboration d'un projet de RTM. Elle a précisé que le sous-groupe de la sécurité avait maintenant l'intention de soumettre un document officiel à la session de décembre 2011, afin qu'il puisse être soumis à l'AC.3 aux fins d'examen et de vote à sa session de juin 2012, au lieu de sa session de novembre 2011. Enfin, elle a annoncé que les coauteurs de ce projet, à savoir l'Allemagne, les États-Unis d'Amérique et le Japon, demanderaient au WP.29 et à l'AC.3, à leurs sessions de mars 2011, d'entériner la version révisée du plan d'action du SGS.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/16, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/17, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/29 et GRSP-45-14.

17. L'expert de l'OICA a annoncé une nouvelle version de la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/29, version qui reprend aussi les dispositions transitoires proposées par l'expert de la République tchèque lors de la quarante-cinquième session (GRSP-45-14). L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/29, l'expert des Pays-Bas le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/16 et l'expert de la CE le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/17. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question en se fondant sur la version révisée de la proposition qu'établirait l'expert de l'OICA.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/30, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/32, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/33, ECE/TRANS/WP.29/2010/120, GRSP-48-02, GRSP-48-15, GRSP-48-16, GRSP-48-17, GRSP-48-25, GRSP-48-32, GRSP-48-35 et GRSP-48-39.

18. Le Groupe de travail a pris note que le WP.29, à sa session de novembre 2010, avait décidé de lui renvoyer le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/120, pour complément d'examen (voir le document ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 3 c) relatif à l'installation obligatoire d'un système d'ancrage universel ISOFIX aux places avant au lieu des places arrière, dans certaines conditions). Le Groupe de travail a donc examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/120 tel qu'amendé par le GRSP-48-39 (qui annule et remplace les documents GRSP-48-32 et GRSP-48-17), tel qu'il est reproduit à l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de complément 2 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 14.

19. À la suite de l'exposé présenté par l'expert de l'Allemagne concernant le marquage de la sangle de fixation supérieure (GRSP-48-16), le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/30, tel qu'amendé par le GRSP-48-15, reproduit à l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de complément 2 à la série 07 d'amendements au Règlement n° 14 (voir par. 18).

20. Le Groupe de travail a aussi examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/32 (modifié par le document GRSP-48-25), tel qu'il est reproduit à l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 1 à la révision 04 du Règlement n° 14.

21. À propos de la possibilité d'installer des sièges faisant face vers les côtés, sous certaines conditions, l'expert de l'Allemagne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/33, GRSP-48-02 et GRSP-48-35. L'expert de la Commission européenne a déclaré que des recherches avaient clairement démontré que ce type de siège n'offrait pas une protection suffisante à ses occupants et il s'est donc opposé à l'installation de systèmes de retenue pour enfants sur ceux-ci.

22. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2011, ainsi que des amendements qui en découlent pour les Règlements n°s 16, 17 et 80, sur la base d'une version révisée de la proposition (qui couvrirait les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/32, GRSP-48-02 et GRSP-48-35), qui serait établie par les experts de la Belgique et de l'Allemagne.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/34; GRSP-48-06 et GRSP-48-36.

23. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document GRSP-48-06, tel qu'il est reproduit à l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 2 à la révision 6 du Règlement n° 16.

24. En ce qui concerne la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/34) d'amendements du Règlement n° 16 visant à réintroduire les sièges faisant face vers le côté (voir par. 22), le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2011, en se fondant sur une nouvelle proposition, qui tiendrait aussi compte du GRSP-48-36, qui serait établie par les experts de la Belgique et de l'Allemagne.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/35 et GRSP-48-37.

25. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/24 à sa session de mai 2011.

26. À la suite de l'examen de la question des sièges faisant face vers le côté (voir par. 22 et 24 ci-dessus), le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question en se fondant sur une version révisée de la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/35, annulé et remplacé par le GRSP-48-37), qui porterait amendement du Règlement n° 17, qui serait établie par les experts de la Belgique et de l'Allemagne.

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

Documents: GSRP-48-21 et GRSP-48-22.

27. Le GRSP a pris note que lors d'une réunion récemment tenue entre le secrétariat du WP.29, le Bureau asiatique de prévention des lésions (AIP), la Fondation FIA et le Partenariat mondial pour la sécurité routière (qui relève du GRSP), ces trois organismes avaient suggéré que le WP.29 élabore une nouvelle résolution définissant les prescriptions fondamentales à appliquer aux casques de protection légers afin de répondre aux besoins d'un certain nombre de pays asiatiques (ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 10).

28. L'expert de la Fondation FIA a présenté les documents GRSP-48-21 et GRSP-48-22, qui visent à confier l'élaboration d'une proposition contenant ces prescriptions élémentaires à un groupe informel. Il a précisé qu'à cause des dispositions actuellement contenues dans le Règlement n° 22: i) les casques produits étaient trop lourds et mal ventilés; ii) leur prix était trop élevé pour des pays en développement; iii) rares étaient les motocyclistes à les porter; iv) on trouvait des casques de contrefaçon qui assuraient une protection insuffisante aux motocyclistes; et, enfin, v) il était difficile, pour des raisons financières et techniques, d'assurer la conformité de la production de ces casques dans les pays en développement. Il a ajouté que la fabrication de casques légers, par le biais de la résolution ci-dessus, serait un premier pas vers l'utilisation de casques de protection conformes aux actuelles dispositions du Règlement n° 22 dans ces pays.

29. Un certain nombre d'experts du GRSP ont dit craindre que l'introduction dans le Règlement n° 22 de prescriptions moins contraignantes ne se fasse au détriment de la sécurité. De leur point de vue, cette initiative risquerait de donner l'impression à tort que les motocyclistes sont protégés et de mettre en péril des prescriptions qui ont fait leurs preuves. L'expert de la Fondation FIA a fait remarquer que l'objectif de cette initiative n'était pas de dénaturer le Règlement n° 22 mais bien de promouvoir le port du casque dans les pays où ce n'est généralement pas l'usage. En outre, le Groupe de travail a noté que le Règlement n° 22 n'empêchait pas la fabrication de casques ventilés.

30. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de prendre l'examen de cette question à sa session de mai 2011, en se fondant sur une proposition concrète qui serait établie par l'expert de la Fondation FIA et de conserver les documents GRSP-48-21 et GRSP-48-22 en vue d'une utilisation extérieure.

XIV. Règlement n° 29 (Cabine des véhicules utilitaires) (point 13 de l'ordre du jour)

31. L'expert de la Fédération de Russie a informé le Groupe de travail que son pays avait entrepris des études visant à évaluer les effets du déplacement des charges vers l'avant, en concertation avec les constructeurs. Il a prié tous les experts du Groupe de travail de participer à ces études par le biais d'un échange d'informations.

32. Le Groupe de travail a décidé de suspendre l'examen de ce point et de le retirer de son ordre du jour en attendant que les experts fassent de nouvelles propositions.

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

33. Le Groupe de travail a pris note qu'aucun nouvel élément d'information n'était disponible au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36.

34. À propos de la question des sièges faisant face vers le côté (voir par. 22, 24 et 26), le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la proposition pertinente (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/36) d'amendements au Règlement n° 80, à sa session de mai 2011.

**XVII. Règlement n° 94 (Collision frontale)
(point 16 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/12, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/31; GRSP-48-04-Rev.2 et GRSP-48-34.

35. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/31 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/12), amendé par le GRSP-48-34, tel qu'il est lui-même modifié par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 94.

36. Le Groupe de travail a par ailleurs noté que le WP.29, à sa session de novembre 2010, avait décidé de lui renvoyer, aux fins de complément d'examen, trois propositions de rectificatif concernant les dispositions transitoires des Règlements n°s 12, 94 et 95 (voir ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 54). Pour finir, le Groupe de travail a adopté le document 48-04-Rev.2, tel qu'il est reproduit à l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 94.

XVIII. Règlement n° 100 (Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie) (point 17 de l'ordre du jour)

Documents: GRSP-48-01-Rev.1 et GRSP-48-10.

37. Le Président du Groupe d'experts intéressés par les systèmes de stockage d'énergie rechargeables a présenté le document GRSP-48-01-Rev.1 (qui annule et remplace le GRSP-48-10) à propos du mandat de son groupe. Les experts de la Commission européenne et du Royaume-Uni se sont inquiétés du manque de clarté en ce qui concernait le programme de travail et la participation d'experts à ce groupe, et ont donc demandé des éclaircissements. Le Groupe de travail a recommandé aux présidents de tous les groupes informels de s'informer pour savoir quels experts participaient effectivement à leurs travaux. Par ailleurs, le Groupe de travail a demandé à tous les experts de communiquer au Président du groupe leurs observations concernant le GRSP-48-01-Rev.1, afin qu'il puisse mettre en

forme finale une proposition qui serait soumise à la session de mai 2011. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de communiquer au WP.29, dès sa session de mars 2011, des informations préliminaires en lui soumettant un document sans cote.

XIX. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 12, 14, 16, 17, 21, 25, 29, 32, 33, 80, 94, 95 et 114 (point 18 de l'ordre du jour)

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

38. Ainsi que l'avait demandé l'expert de la CLEPA, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2011.

XX. Autobus et autocars (point 19 de l'ordre du jour)

39. L'expert de la Commission européenne a indiqué qu'il avait eu connaissance de certaines initiatives législatives visant à rendre obligatoires les systèmes de retenue pour enfants dans les autobus (par exemple dans les autobus urbains à Madrid). L'expert de l'Espagne a proposé de fournir des renseignements détaillés sur cette question à la session de mai 2011.

XXI. Projet de règlement sur la sécurité des piétons (point 20 de l'ordre du jour)

Documents: GRSP-48-09 et GRSP-48-09-Rev.1.

40. L'expert du Japon a présenté le GRSP-48-09, qui vise à inclure le Flex-PLI dans le projet de règlement, moyennant des dispositions transitoires. En ce qui concerne l'examen de la phase 2 du RTM sur le même sujet (voir par. 9 à 11), le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2011, en se fondant sur une version révisée de la proposition inspirée du document GRSP-48-09-Rev.1 (qui tiendrait compte de toutes les observations reçues) qui serait établie conjointement par les experts du Japon et du Royaume-Uni.

XXII. Projet de nouveau règlement sur les systèmes de retenue pour enfants (point 21 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/38
GRSP-48-24, GRSP-48-26, GRSP-48-30, GRSP-48-31 et GRSP-48-42.

41. Le Président du groupe informel des systèmes de retenue pour enfants a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/38 ainsi que les amendements adoptés lors de la dernière réunion de son groupe, qui s'est tenue le 8 décembre 2010, juste avant la session du Groupe de travail. Il a par ailleurs annoncé que le groupe se réunirait à nouveau en février pour mettre la dernière main à la proposition. Il a ajouté que l'une des principales questions en suspens était la surface de contact de la béquille (dans le sens de l'axe des Z) et que cette question serait probablement résolue à cette occasion. Il a précisé que la proposition avait pour but de rendre les systèmes de retenue pour enfants ISOFIX de type universel et intégral («*i-Size*») utilisables par des enfants du plus grand nombre possible de tailles. Le Groupe de travail a pris note d'un exposé de l'expert de la CLEPA, à propos de l'essai de choc latéral proposé par le groupe (GRSP-48-26). Par ailleurs, le Groupe de

travail a pris note des documents GRSP-48-24 et GRSP-48-30, qui lui ont été transmis pour information par les experts de International Consumers et de la CLEPA afin d'entériner les travaux effectués par le groupe informel.

42. L'expert de la Commission européenne a déclaré qu'il souscrivait aux travaux réalisés jusqu'ici mais qu'il souhaitait toujours que les prescriptions applicables à l'essai de choc frontal des systèmes de retenue pour enfants soient rendues plus sévères. À cet égard, il souhaiterait que le mandat du groupe informel soit prolongé d'un an pour que ce dernier puisse poursuivre ses travaux. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que d'après des analyses coût-avantage réalisées dans son pays, rendre plus sévères les prescriptions applicables aux essais ne déboucherait pas nécessairement sur des avantages. Elle a précisé que l'analyse en question avait été effectuée à partir d'accidents réels. Elle a en outre noté qu'aux États-Unis les essais en question étaient réalisés dans les conditions plus sévères que celles prévues dans le Règlement n° 44.

43. La majorité des experts du Groupe de travail ont décidé de ne pas retarder l'adoption du projet de proposition et de procéder en deux temps: i) adopter l'actuel projet de proposition à la session de mai 2011 et ii) élaborer des définitions, des critères de performance et des méthodes d'essai pour les systèmes de retenue pour enfants ISOFIX de type universel non intégral d'ici à la session de mai 2012. Dans cette perspective, le Groupe de travail a invité l'expert de la France à proposer un mandat, inspiré du document GRSP-48-31, afin d'obtenir l'assentiment du WP.29 pour le nouveau programme de travail du groupe informel à sa session de mars 2011.

44. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2011, sur la base d'une version révisée de la proposition qui serait établie par le groupe informel et qui serait inspirée du GRSP-48-42 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/38), qui tiendrait compte des observations reçues pendant la session. Pour finir, le Groupe de travail a en outre décidé d'examiner à sa prochaine session des propositions d'amendements aux Règlements n°s 16 et 14, qui seraient établies par l'expert de l'OICA et qui seraient alignées sur les dispositions introduites par le projet de règlement sur les systèmes de retenue pour enfants.

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 (point 22 a) de l'ordre du jour)

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

B. Accord de 1997 (contrôles techniques périodiques) – Élaboration du projet de Règle n° 2 (point 22 b) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/2009/135.

46. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2009/135, sans modification, et a chargé le secrétariat de le transmettre au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1997 (AC.4) à leurs sessions de mars 2011.

C. Systèmes de transport intelligent (STI) – Lignes directrices relatives à l'établissement de prescriptions concernant les signaux d'avertissement prioritaires (point 22 d) de l'ordre du jour)

Documents: WP.29-150-22, GRSP-48-07, GRSP-48-07tc et GRSP-48-13.

47. Le Groupe de travail a souscrit au document WP.29-150-22, tel que modifié par les documents GRSP-48-07 et GRSP-48-07tc (adoptés par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)) et par le GRSP-48-13, soumis par l'expert de l'OICA. Le secrétariat a été chargé de transmettre le document en question au WP.29, aux fins d'examen à sa session de mars 2011.

D. Révision de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 22 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2009/123, ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.2, ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.3, ECE/TRANS/WP.29/2009/123/Corr.4, ECE/TRANS/WP.29/2010/145 et GRSP-48-29.

48. Le Groupe de travail a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/2010/145 (qui annule et remplace les documents ECE/TRANS/WP.29/2009/123, Corr.1, Corr.2, Corr.3 et Corr.4) et GRSP-48-29. Les propositions d'amendements sont reproduites à l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de mars 2011, en tant que projet d'amendements du GRSP au document ECE/TRANS/WP.29/2010/145.

E. Règlement n° 12 (Mécanismes de direction) (point 22 e) de l'ordre du jour)

Document: GRSP-48-03-Rev.2.

49. À la suite des débats qu'il a eus au titre du point 16 de l'ordre du jour (voir par. 36), le Groupe de travail a examiné et adopté le GRSP-48-03-Rev.2, tel qu'il est reproduit à l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 1 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 12.

F. Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 22 f) de l'ordre du jour)

Document: GRSP-48-05-Rev.2.

50. À la suite des débats qu'il a eus au titre des points 16 et 22 c) de l'ordre du jour (voir par. 36 et 49 ci-dessus), le Groupe de travail a examiné et adopté le GRSP-48-03-Rev.2, tel qu'il est reproduit à l'annexe VII du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote, à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 95.

**G. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 12, 94, 95 et 100
(point 22 g) de l'ordre du jour)**

Document: GRSP-48-08.

51. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-48-08, qui vise à instaurer de nouvelles dispositions applicables aux véhicules électriques. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2011 et il a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-48-08 sous une cote officielle.

H. Hommage à M. H. Asada (point 22 h) de l'ordre du jour)

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

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

53. Conformément à l'article 37 du règlement intérieur (TRANS/WP.29/690 et Amend.1), 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^{me} S. Meyerson (États-Unis d'Amérique) Présidente du Groupe de travail pour ses sessions de l'année 2011.

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

54. Pour sa quarante-neuvième session, qui doit se tenir à Genève du 16 (14 h 30) au 20 (12 h 30) mai 2011, le Groupe de travail a décidé que l'ordre du jour provisoire serait établi par la présidence, en collaboration avec le secrétariat. Le Groupe de travail a noté que la date limite pour la présentation des documents officiels au secrétariat avait été fixée au 18 février 2011, soit douze semaines avant le début de la session.

Annexes

[English only]

Annexe I

List of informal documents (GRSP-48-...) distributed without an official symbol during the session

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01-Rev.1	Germany	17	E	Proposal of terms of reference for the group of interested experts on Rechargeable Energy Storage Systems (RESS)	(c)
02	Germany	9	E	Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/33	(a)
03-Rev.2	OICA	22(e)	E	Proposal for corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/2010/119 - Proposal for the 04 series of amendments to Regulation No. 12 (Steering mechanism)	(d)
04-Rev.2	OICA	16	E	Proposal for corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/2010/122 - Proposal for the 02 series of amendments to Regulation No. 94 (Frontal collision protection)	(d)
05-Rev.2	OICA	22(f)	E	Proposal for Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/2010/123 - Proposal for the 03 series of amendments to Regulation No. 95 (Lateral collision protection)	(d)
06	Secretariat	10	E	Draft Corrigendum 2 to Revision 6 to Regulation No. 16 (Safety belts)	(d)
07 & 07tc	Secretariat	22(c)	E	Guidelines on establishing requirements for high-priority warning signals with GRE comments to WP.29-150-22	(d)
08	Japan	22(g)	E	Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 12, 94, 95 and 100	(b)
09-Rev.1	Japan	20	E	Proposal for the 01 series of amendments to draft Regulation on pedestrian safety	(b)
10	Japan	17	E	Proposal of amendment to informal document GRSP-48-01 (Terms of reference for the informal group on rechargeable energy storage systems (RESS))	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
11	Japan and United Kingdom	3	E	Amendments to the proposal to develop Phase II of gtr No. 7 (Head restraints) and to establish an informal group for its development	(a)
12	United States of America	3	E	Amendments to the proposal to develop Phase II of gtr No. 7 (head restraints) and to establish an informal group for its development	(a)
13	OICA	22(c)	E	OICA secretariat comments to document WP.29-150-22. Guidelines on establishing requirements for high priority warning signals	(a)
14	Chair of GRSP	1	E	GRSP running order	(a)
15	OICA and Germany	9	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/30	(a)
16	Germany	9	E	Explanation of the proposal for Supplement 3 to the 07 series of amendments to Regulation No. 14 (Safety belt anchorages)	(a)
17	Germany	9	E	Proposal of amendments to document ECE/TRANS/WP.29/2010/120	(a)
18	India	4	E	Assessment of the neck rotation during simulated slow speed rear impact using Hybrid III crash test dummy for gtr No. 7	(c)
19	India	4	E	Improvement in the checking apparatuses for measuring backset of a head restraint using H point method	(c)
20	Australia	5(a)	E	First progress report of the informal group on a pole side impact (psi) gtr	(a)
21	FIA Foundation, AIP and GRSP	12	E	Proposal regarding protective helmets	(c)
22	FIA Foundation, AIP and GRSP	12	E	Proposal to establish an informal working group to develop a standard for lightweight protective helmets for motorcycle riders	(c)
23-Rev.1	Japan	4	E	Overall Japan image of Flex-PLI introduction into gtr and in the draft Regulation on pedestrian safety	(a)
24	IC	21	E	Reaction from the European Association for the Co-ordination of Consumer Representation in Standardization (ANEC) to the European Commission's note of 8 November 2010.	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
25	Japan	9	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/32	(a)
26	CLEPA	21	E	GRSP side impact proposal	(a)
27	OICA	4	E	Request for clarification on headform test procedure of gtr No. 9 (pedestrian safety)	(a)
28	United States of America	4	E	proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/37	(a)
29	Japan	22(d)	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/145 (Revision of the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3))	(d)
30	CLEPA	20	E	CLEPA comments to the European Commission's note of 8 November 2010	(a)
31	France	21	E	Revised terms of references of the informal group on child restraints	(d)
32	Germany and Japan	9	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/2010/120	(a)
33	Japan	3	E	Second progress report of the informal group on Phase 2 of gtr No. 7 (Head restraints gtr Phase2)	(c)
34	EC	16	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/31	(d)
35	Germany	9	E	Proposal of amendment to Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(a)
36	Germany	9	E	Proposal of amendment to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
37	Germany	11	E	Proposal of amendment to Regulation No. 17 (Strength of seats)	(d)
38	India	3	E	Dynamic test with Hybrid III for gtr No. 7 (Head restraints) phase 2 for neck rotation assessment	(c)
39	Japan and Germany	9	E	Proposed amendments to document ECE/TRANS/WP.29/2010/120 (ISOFIX anchorages)	(d)
40	United States of America	5(b)	E	Second progress report of the informal group on harmonized WorldSID dummies	(d)
41	Chair of GRSP	4	E	Amendments agreed to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/37 during the 48th session of GRSP	(c)
42	Chair of GRSP	21	E	Amendments agreed to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/38 during the 48th session of GRSP	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow -up</i>
Consideration of informal documents from the previous GRSP sessions (referring to the agenda item of the current GRSP session)					
45-14	Czech Republic	8	E	Proposal of draft amendments to the 03 series of amendments of Regulation No. 11 (Door latches and door retention components)	(c)
47-28	Australia	5	E	Establishment of an Informal Group to examine a proposal for a pole side impact global technical regulation	(c)

Notes:

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

Annexe II

Amendements au Règlement n° 14

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2010/120 qui ont été adoptés (voir par. 18 du rapport)

Paragraphe 5.3.8.3, modifier comme suit:

«5.3.8.3 Nonobstant le paragraphe 5.3.8.1, au moins une des deux positions ISOFIX doit se situer à la seconde rangée de sièges.».

Paragraphes 5.3.8.3 a) à 5.3.8.3 d), supprimer.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.3.8.4, ainsi conçu:

«5.3.8.4 Nonobstant le paragraphe 5.3.8.1, les véhicules de la catégorie M₁ peuvent être équipés d'une seule position ISOFIX, à condition qu'ils présentent les caractéristiques suivantes:

- a) Deux portes voyageurs maximum;
- b) Une place assise arrière prévue trop proche d'éléments de transmission ou de suspension pour permettre l'installation d'ancrages ISOFIX, conformément aux prescriptions du paragraphe 5.2.3;
- c) Un rapport masse/puissance (PMR) supérieur à 140, conformément aux définitions figurant dans le Règlement n° 51, défini comme suit:

$$\text{PMR} = (\text{Pn}/\text{m}_t) * 1\ 000 \text{ kg/kW}$$

où:

Pn = puissance nominale maximum du moteur, exprimée en kW¹

m_{ro} = masse du véhicule en ordre de marche, exprimée en kg

m_t = m_{ro} (pour les véhicules de la catégorie M₁);

et

- d) Un moteur développant une puissance nominale maximum supérieure à 200 kW³.

De tels véhicules ne doivent être pourvus que d'un seul système d'ancrage ISOFIX et d'un ancrage pour l'attache supérieure à une place assise avant prévue, associés à un dispositif de désactivation du coussin gonflable (si cette place assise en est équipée) et à une étiquette d'avertissement précisant qu'il n'existe pas de position ISOFIX à la seconde rangée de sièges.».

Le paragraphe 5.3.8.4 devient le paragraphe 5.3.8.5 et le paragraphe 5.3.8.5 devient le paragraphe 5.3.8.6.

¹ Par puissance nominale du moteur, on entend la puissance du moteur exprimée en kW (CEE), mesurée selon la méthode prescrite dans le Règlement n° 85.

Le paragraphe 5.3.8.6 devient le paragraphe 5.3.8.7 (et la note ³ devient la note ⁴)

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/30 qui ont été adoptés (voir par. 19 du rapport)

Paragraphe 5.2.4.5, modifier comme suit:

«5.2.4.5 Les ancrages ... figure 3.

Un espace libre ... déverrouillage.

Tous les ancrages situés en arrière des systèmes d'ancrage ISOFIX **et auxquels pourrait être fixé soit un crochet soit un raccord pour fixation supérieure ISOFIX** doivent être conçus de façon à éviter une utilisation incorrecte, par un ou plusieurs des moyens suivants:

- a) Faire en sorte que tous les ancrages de la zone où se trouvent les ancrages pour fixation supérieure ISOFIX soient conçus pour cette utilisation;
- b) Marquer les seuls ancrages pour fixation supérieure ISOFIX au moyen d'un des symboles – ou de son image inversée – représentés à la figure 13 de l'annexe 9; ou
- c) Dans les autres cas, marquer les ancrages non conformes en indiquant clairement qu'ils ne doivent pas être utilisés en combinaison avec un système d'ancrage ISOFIX.

Si l'ancrage pour fixation supérieure ISOFIX ... sans l'aide d'outils.».

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/32 qui ont été adoptés (voir par. 20 du rapport)

Paragraphe 2.31, modifier comme suit:

«2.31 Par “système d'installation de retenue pour enfants”, un gabarit correspondant à une des 8 classes de taille ISOFIX définies au paragraphe 4 de l'annexe 17 – appendice 2 du Règlement n° 16 ... positions ISOFIX du véhicule. De plus, l'un des SIRE, le gabarit référencé ISO/F2(B) **ou** ISO/F2X(B1) **tel qu'il est défini** dans le Règlement n° 16 (annexe 17, appendice 2), est utilisé dans ledit Règlement pour vérifier l'emplacement et l'accessibilité de tous les systèmes d'ancrage ISOFIX.».

Paragraphe 5.2.3.3, modifier comme suit:

«5.2.3.3 Pour tous les systèmes d'ancrage ISOFIX installés dans le véhicule, on doit s'assurer qu'il est possible d'installer le SIRE référencé “ISO/F2 (B)” **ou** “ISO/F2X(B1)” **tel qu'il est défini par le constructeur du véhicule**, décrit dans le Règlement n° 16 (annexe 17, appendice 2).».

Paragraphe 5.2.3.4, modifier comme suit:

«5.2.3.4 La surface inférieure **du système d'installation de retenue pour enfants ISOFIX tel qu'il est défini par le constructeur du véhicule au paragraphe 5.2.3.3**, doit avoir des angles compris dans les limites ci-dessous, angles mesurés relativement aux plans de référence du véhicule tels qu'ils sont définis dans l'annexe 4, appendice 2, du présent Règlement:

...».

Annexe III

Amendements au Règlement n° 16

Amendements proposés dans le document GRSP-48-06 qui ont été adoptés (voir par. 23 du rapport)

Paragraphe 6.2.6.3.1, modifier comme suit:

«6.2.6.3.1 Après conditionnement conformément au paragraphe 7.9.1, le dispositif de précharge...».

Paragraphe 6.4.1.2, modifier comme suit:

«6.4.1.2 L'essai dynamique ... conditionnement visé au paragraphe 7.9.1.».

Paragraphe 7.4.1, modifier comme suit:

«7.4.1 Conditionnement des sangles pour l'essai de résistance à la rupture
Des échantillons coupés dans la sangle mentionnée au paragraphe 3.2.2.3 ci-dessus sont conditionnés de la façon suivante:».

Annexe IV

Amendements au Règlement n° 94

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2010/31 qui ont été adoptés
(voir par. 35 du rapport)

Paragraphe 6.2.1, modifier comme suit:

«6.2.1 Ces informations doivent comprendre au minimum une étiquette sur laquelle figurent plusieurs pictogrammes clairs de mise en garde, comme indiqué ci-dessous:



...».

**Amendements proposés dans le document GRSP-48-04-Rev.2 qui ont été adoptés
(voir par. 36 du rapport)**

Paragraphe 11.5, modifier comme suit:

«11.5 À l'expiration d'un délai de 24 mois après **la date officielle** de l'entrée en vigueur de **la série 02 d'amendements**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement accordent l'homologation de type aux seuls types de véhicule qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été amendé par la série 02 d'amendements.

Cependant, dans le cas des véhicules à propulsion électrique haute tension, une période supplémentaire de 12 mois est accordée, à condition que le constructeur fasse la démonstration, à la satisfaction des services techniques, que le véhicule présente des niveaux de sûreté équivalents à ceux prescrits par le présent Règlement tel qu'il a été modifié par la série 02 d'amendements.».

Paragraphe 11.6, modifier comme suit:

«11.6 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation délivrées en vertu de la série précédente d'amendements au présent Règlement, **si cette extension n'entraîne aucune modification du système de propulsion du véhicule.**

Cependant, passé un délai de **48** mois après la **date officielle** d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, les extensions d'homologation délivrées en vertu de la série précédente d'amendements ne peuvent plus être accordées à des véhicules à propulsion électrique haute tension.».

Paragraphe 11.7, modifier comme suit:

«11.7 Si au moment de l'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements au présent Règlement, il existe des prescriptions nationales applicables à la sûreté des **véhicules à propulsion électrique haute tension**, **les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser [l'homologation] [l'immatriculation] au plan national des véhicules ne satisfaisant pas aux prescriptions nationales, sauf si lesdits véhicules ont été homologués en vertu de la série 02 d'amendements au présent Règlement.**».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«11.9 **Les homologations de véhicules accordées en vertu de la série 01 d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas visées par la série 02 d'amendements demeurent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les reconnaître.**».

Annexe V

Amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2010/145 qui ont été adoptés (voir par. 48 du rapport)

...

Paragraphes 2.2.4.4 et 2.2.4.5, modifier comme suit:

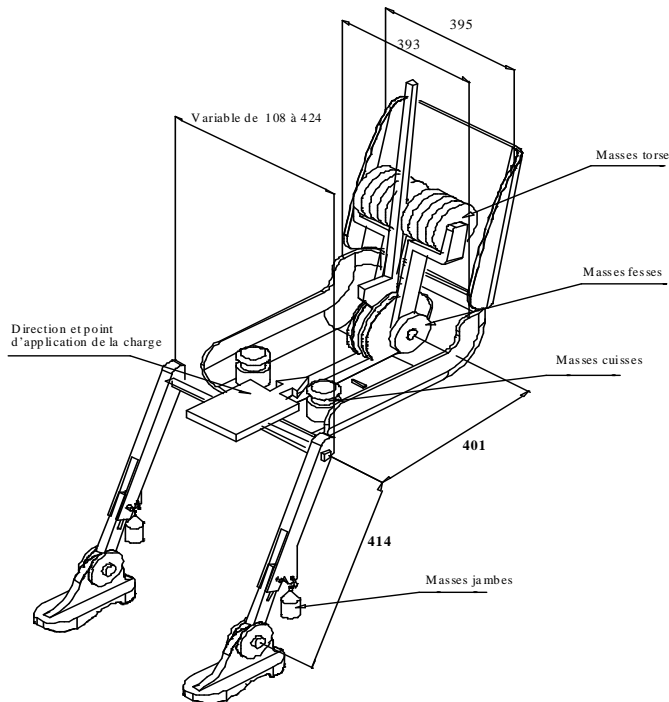
«2.2.4.4 *Classe A*: Véhicules conçus pour le transport de voyageurs debout; ces véhicules, qui sont équipés de sièges mais peuvent aussi accueillir des voyageurs debout, **ont une capacité qui ne dépasse pas 22 places, conducteur non compris.**

2.2.4.5 *Classe B*: Véhicules non conçus pour le transport de voyageurs debout **et dont la capacité ne dépasse pas 22 places, conducteur non compris.**».

...

Annexe 1

Appendice 1, figure 2, modifier comme suit:



...».

Annexe VI

Amendements au Règlement n° 12

Amendements proposés dans le document GRSP-48-03-Rev. 2 qui ont été adoptés
(voir par. 49 du rapport)

Paragraphe 13.1, modifier comme suit:

«13.1 À compter de la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante ne peut refuser une demande d'homologation présentée conformément au présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.».

Ajouter un nouveau paragraphe 13.2, ainsi conçu:

«13.2 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 04 d'amendements.».

Le paragraphe 13.2 devient le paragraphe 13.3.

Le paragraphe 13.2.1 est supprimé.

Ajouter de nouveaux paragraphes 13.3.1 à 13.3.3, ainsi conçus:

«13.3.1 À l'expiration d'une période de mois suivant la date officielle d'entrée en vigueur mentionnée au paragraphe 13.1 ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent une homologation aux véhicules de la catégorie M₁ à cabine avancée et à ceux de la catégorie N₁ d'une masse inférieure à 1,5 tonne, que si le type du véhicule satisfait aux prescriptions du présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements, à l'exception des dispositions énoncées au paragraphe 5.1 du présent Règlement concernant le déplacement vertical maximum de la colonne de direction, qui ne s'appliquent à ces nouvelles homologations qu'après une nouvelle période de 12 mois.

13.3.2 À l'expiration d'un délai de 48 mois suivant la date officielle d'entrée en vigueur mentionnée au paragraphe 13.1 ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent une homologation aux véhicules de la catégorie M₁ autres que les véhicules à conduite avancée, que si le type de véhicule satisfait aux prescriptions du présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.

13.3.3 À l'expiration d'un délai de 60 mois, suivant la date officielle d'entrée en vigueur mentionnée au paragraphe 13.1 ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser de reconnaître les homologations de type de véhicules qui n'ont pas été accordées conformément à la série 03 d'amendements au présent Règlement.».

Les paragraphes 13.2.2 et 13.2.3 deviennent le paragraphe 13.3.4, et ils sont modifiés comme suit:

«**13.3.4** À l'expiration d'un délai de 24 mois, après **la date officielle** d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent d'homologation CEE qu'aux types de véhicules qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 04 d'amendements.

~~13.2.3.~~ **Cependant, dans le cas des véhicules à propulsion électrique haute tension, un délai supplémentaire de 12 mois est accordé**, à condition que le fabricant démontre, à la satisfaction des services techniques, que le véhicule présente un niveau de sûreté équivalent à celui prescrit par le présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série 04 d'amendements.».

Le paragraphe 13.2.4 devient le paragraphe 13.3.5, et il est modifié comme suit:

«**13.3.5** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder une extension d'homologation délivrée en vertu de la série précédente d'amendements au présent Règlement, **lorsque cette extension n'entraîne aucune modification du système de propulsion du véhicule**. Cependant, à l'expiration d'un délai de **48** mois après la **date officielle** d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, les extensions d'homologation délivrées en vertu de la série précédente d'amendements ne peuvent être accordées aux véhicules à propulsion électrique haute tension.».

Le paragraphe 13.2.5 devient le paragraphe 13.3.6, et il est modifié comme suit:

«**13.3.6** Si, au moment de l'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements au présent Règlement, il existe des prescriptions nationales applicables à la sûreté **des véhicules à propulsion électrique haute tension, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser [l'homologation] [l'immatriculation] au plan national des véhicules qui ne satisfont pas aux prescriptions nationales, sauf si ces véhicules sont homologués en vertu** de la série 04 d'amendements au présent Règlement.».

Le paragraphe 13.2.6 devient le paragraphe 13.3.7.

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«**13.3.8** Les homologations de véhicules accordées en vertu de la série 03 d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas visées par la série 04 d'amendements restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les reconnaître.».

Les paragraphes 13.3 à 13.3.3 deviennent les paragraphes 13.4 à 13.4.3.

Annexe VII

Amendements au Règlement n° 95

Amendements proposés dans le document GRSP-48-05-Rev.2 qui ont été adoptés (voir par. 50 du rapport)

Paragraphe 10.7, modifier comme suit:

«10.7 À l'expiration d'un délai de 24 mois après la **date officielle** d'entrée en vigueur de **la série 03 d'amendements**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent d'homologation CEE qu'aux types de véhicules qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.

Cependant, dans le cas des véhicules à propulsion électrique haute tension, une période supplémentaire de 12 mois est accordée à condition que le constructeur démontre, à la satisfaction des services techniques, que le véhicule présente un niveau de sûreté équivalent à celui requis par le présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.».

Paragraphe 10.8, modifier comme suit:

«10.8 Les Parties **contractantes** appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder une extension d'homologation délivrée en vertu de séries précédentes d'amendements au présent Règlement, **si cette extension n'entraîne aucune modification du système de propulsion du véhicule.**

Cependant, **à l'expiration d'un délai de 48 mois après la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements**, les extensions d'homologation accordées en vertu de la série précédente d'amendements ne sont pas accordées aux véhicules à propulsion électrique haute tension.».

Paragraphe 10.9, modifier comme suit:

«10.9 Si, au moment de l'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, il existe des prescriptions nationales applicables à la sûreté **des véhicules à propulsion électrique haute tension**, **les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser [l'homologation] [l'immatriculation] au plan national des véhicules qui ne satisfont pas aux prescriptions nationales, sauf si ces véhicules ont été homologués** en vertu de la série 03 d'amendements au présent Règlement.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«10.11 **Les homologations de véhicules en vertu de la série 02 d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas visées par la série 03 d'amendements restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les reconnaître.**».

Annexe VIII

[English only]

List of GRSP informal groups

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