


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Genève, 13-17 mai 2013

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	4
III. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour)	4–7	4
IV. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour).....	8–9	5
A. Phase 2 de l'élaboration du Règlement technique mondial	8	5
B. Proposition d'amendement 2	9	5
V. Choc latéral (point 4 de l'ordre du jour)	10–14	6
A. Projet de règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau	10–12	6
B. Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral.....	13–14	6
VI. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 5 de l'ordre du jour).....	15–16	7
VII. Compatibilité des véhicules en cas de choc (point 6 de l'ordre du jour).....	17	7
VIII. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (point 7 de l'ordre du jour).....	18–19	8



IX.	Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour).....	20–21	8
X.	Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)	22–24	9
XI.	Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 10 de l'ordre du jour).....	25–26	9
XII.	Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 11 de l'ordre du jour).....	27	9
XIII.	Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 12 de l'ordre du jour)..	28–29	10
XIV.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 13 de l'ordre du jour).....	30–32	10
XV.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 14 de l'ordre du jour).....	33–35	10
XVI.	Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 15 de l'ordre du jour)	36	11
XVII.	Règlement n° 100 (Construction et sécurité de fonctionnement des véhicules électriques à batterie) (point 16 de l'ordre du jour).....	37–38	11
XVIII.	Autobus et autocars (point 17 de l'ordre du jour)	39	12
XIX.	Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 18 de l'ordre du jour).....	40–41	12
	A. Proposition de complément 1 au Règlement n° 127	40	12
	B. Proposition de série 01 d'amendements au Règlement n° 127	41	12
XX.	Projet de nouveau Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants (point 19 de l'ordre du jour).....	42–46	12
XXI.	Amendements collectifs – Règlements n ^{os} 12, 94 et 95 (point 20 de l'ordre du jour).....	47	13
XXII.	Questions diverses (point 21 de l'ordre du jour).....	48–55	14
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive	48	14
	B. Accord de 1997 (Contrôle technique périodique) – Élaboration de la Règle n° 2	49	14
	C. Systèmes de transport intelligents (STI).....	50	14
	D. Véhicules de transport peu bruyants (QRTV)	51	14
	E. Définitions et acronymes figurant dans les Règlements relevant de la responsabilité du GRSP à l'initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie	52	15
	F. Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule entier (IWVTA) et participation des groupes de travail	53	15
	G. Faits marquants de la session de mars 2013 du WP.29	54	15
	H. Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes)	55	15
XXIII.	Hommages (point 22 de l'ordre du jour).....	56	15
XXIV.	Ordre du jour de la prochaine session (point 23 de l'ordre du jour)	57	16

Annexes

I.	List of informal documents (GRSP-53-...) distributed without an official symbol during the session.....	18
II.	Projet de Règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau	21
III.	Projets d'amendements au Règlement n° 14	37
IV.	Projets d'amendements au Règlement n° 16	38
V.	Projets d'amendements au Règlement n° 17	39
VI.	Projets d'amendements au Règlement n° 94	40
VII.	Projets d'amendements au nouveau Règlement sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants.....	41
VIII.	Amendements collectifs – Règlements n ^{os} 12, 94 et 95	44
IX.	List of GRSP informal working groups	45

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa cinquante-troisième session à Genève, du 13 au 17 mai 2013, sous la présidence de M^{me} M. Versailles (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, Australie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) était aussi présent, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Consumers International (CI), Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA) et Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA).

2. On trouvera à l'annexe I du présent rapport les 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/2013/1;
Document informel GRSP-53-01.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/1) proposé pour la cinquante-troisième session, auquel ont été ajoutés les points 21 h), 22 et 23 ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-53-01). On trouvera la liste des groupes de travail informels relevant du GRSP à l'annexe IX du présent rapport.

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

Documents: Documents informels GRSP-53-06; GRSP-53-14; GRSP-53-15; GRSP-53-16 et GRSP-53-17.

4. L'expert du Royaume-Uni, Président du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM n° 7, a rendu compte au GRSP de l'état d'avancement des travaux de son groupe (GRSP-53-14). Il a ajouté que la dernière réunion du groupe s'était tenue à Paris les 23 et 24 avril 2013 et que deux vidéoconférences WebEx supplémentaires se tiendraient avant l'été pour faire avancer la rédaction. Il a expliqué que le groupe s'était mis d'accord sur:

a) Une procédure efficace de mesure de la hauteur de l'appuie-tête dont les niveaux pour une hauteur absolue seraient soumis au GRSP pour décision finale;

b) Un essai dynamique approprié, y compris la procédure d'essai, les critères de blessure et les couloirs de tolérance correspondants pour le mannequin pour chocs arrière BioRID.

5. Il s'est demandé s'il convenait de fixer de nouvelles tolérances pour la machine tridimensionnelle point H (3-D «H») et, si tel est le cas, si elles devaient être spécifiques au RTM n° 7 (et au Règlement n° 17) ou s'appliquer à tous les Règlements et RTM qui ont recours à cette machine. Il s'est félicité des suggestions quant à la manière de l'incorporer

en conséquence à la Résolution mutuelle (M.R.1). Il a annoncé qu'un projet de RTM serait soumis officiellement à la session de décembre 2013 du GRSP et présenté un avant-projet pour information (GRSP-53-06). Il a conclu que le groupe de travail informel espérait d'ici à la prochaine session mettre la dernière main à des propositions complémentaires concernant l'introduction des critères de blessure dans le RTM et du mannequin de choc arrière BioRID II en tant qu'additif 1 à la Résolution mutuelle (M.R.1).

6. L'expert des Pays-Bas a présenté, à titre d'information seulement, les raisons (GRSP-53-17) qui justifient la proposition (GRSP-53-15) de porter la hauteur de l'appuie-tête à 830 mm dans au moins une des positions de réglage et à au moins 720 mm dans toutes les autres. Il a également esquissé la méthode de mesure de la hauteur effective de l'appuie-tête (GRSP-53-16). L'expert de l'OICA a rappelé au GRSP que la nouvelle procédure de mesure réduirait la hauteur mesurée de 20 mm (rendant de ce fait la limite actuelle plus sévère) et qu'il convenait d'en tenir compte lors de la fixation de nouvelles valeurs limites de hauteur. L'expert du Royaume-Uni a préconisé une analyse coûts-avantages pour justifier les valeurs limites proposées.

7. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour sur la base des propositions finales soumises par le groupe de travail informel.

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

A. Phase 2 de l'élaboration du Règlement technique mondial

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13;
Documents informels GRSP-53-28 et GRSP-53-29.

8. L'expert de l'Allemagne, Coprésident du groupe de travail informel de la sécurité des piétons, a présenté le quatrième rapport d'activité du groupe (GRSP-53-28) et annoncé qu'un premier projet de RTM (GRSP-53-29) serait publié sur le site Web du GRSP, uniquement à titre d'information, après la session. Il a ajouté que le groupe avait bien progressé et qu'il serait en mesure de soumettre une proposition officielle au Groupe de travail à sa session de décembre, avec peut-être quelques incertitudes quant aux valeurs de seuil des critères de blessure. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition soumise par le groupe de travail informel.

B. Proposition d'amendement 2

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14.

9. Les États-Unis d'Amérique n'étant pas représentés par un expert, la Présidente a annoncé qu'elle n'était pas en mesure de présenter une proposition en réponse aux réserves pour étude émises par son pays lors de la dernière session en ce qui concerne l'amendement proposé au RTM (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14). Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2013. Il a aussi été convenu de demander conseil à la session de juin 2013 du Comité de gestion pour la coordination des travaux du WP.29 (AC.2) en ce qui concerne l'éventuelle adoption simultanée des deux amendements proposés au RTM (Phase 2 et amendement 2); l'OICA a relevé que l'amendement 2 devait s'appliquer tant à la phase 1 qu'à la phase 2 du RTM.

V. Choc latéral (point 4 de l'ordre du jour)

A. Projet de règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/2; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7; Documents informels GRSP-53-04-Rev.1, GRSP-53-05, GRSP-53-13, GRSP-53-19 et GRSP-53-23.

10. L'expert de l'Australie, Président du groupe de travail informel des essais de choc latéral contre un poteau, a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 et GRSP-53-05, qui remplacent le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/2, en tant que projet officiel de RTM proposé par son groupe. Il a également présenté le rapport final du groupe (GRSP-53-04-Rev.1). La proposition a fait l'objet d'observations, notamment dans les documents GRSP-53-13 présenté par l'expert des États-Unis et GRSP-53-19 présenté par l'expert de la France. De plus, l'expert des États-Unis a émis une réserve pour étude en ce qui concerne la procédure d'installation du mannequin WorldSID homme du 50^e centile (par. 5.6 à 5.13 de l'annexe 2 au texte du Règlement). Le GRSP a aussi relevé qu'une proposition parallèle visant à introduire ce mannequin dans le Résolution mutuelle M.R.1 serait soumise ultérieurement pour adoption au GRSP et au WP.29. Il a été convenu, à titre provisoire, de se référer pour les dessins et caractéristiques techniques du mannequin au site Web pertinent de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) (<http://standards.iso.org/iso/15830>). Il a donc été décidé de solliciter des instructions à ce sujet lors de la session de juin 2013 du WP.29/AC.2. Le Groupe de travail a examiné le document GRSP-53-23 qui récapitule toutes les modifications approuvées lors de la discussion.

11. Enfin, le Groupe de travail a recommandé que les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 et GRSP-53-04-Rev.1 (rapport final du groupe de travail informel) tels que modifiés par l'annexe II du présent rapport soient inscrits dans le Registre mondial. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition et son rapport final au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen et mise aux voix à sa session de novembre 2013. Le Groupe de travail a également décidé d'envoyer par courriel à ses experts d'ici au mois d'août 2013 une éventuelle proposition de vote électronique élaborée par l'expert des États-Unis d'Amérique concernant la révision de la procédure d'installation du mannequin WorldSID en vue de l'essai.

12. Le Groupe de travail a noté que certains de ses experts étaient plus favorables à la transposition du futur RTM en nouveau Règlement annexé à l'Accord de 1958 qu'à la modification du Règlement n° 95. Le GRSP a convenu de mieux orienter à sa session de décembre 2013 l'expert de l'Australie qui a proposé de se charger d'élaborer une proposition.

B. Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral

Document: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28.

13. L'experte des États-Unis, Présidente du groupe de travail informel de l'harmonisation des mannequins de choc latéral, a présenté un rapport oral sur l'avancement des travaux du groupe. Elle a précisé que si l'élaboration du règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau avait été menée à bien, le projet d'additif à la Résolution mutuelle M.R.1 était actuellement suspendu, pour deux raisons principales:

a) Même si l'ensemble des graphiques concernant le mannequin WorldSID homme du 50^e centile est public, les droits d'auteur sur les autres documents nécessaires à l'élaboration de l'additif appartiennent à l'ISO. Elle a informé le GRSP que l'ISO avait accepté de les mettre gratuitement à disposition s'ils sont utilisés dans le RTM mais préférerait qu'ils y figurent sous forme de références plutôt que d'y être copiés;

b) La National Highway Transport Safety Administration a effectué des essais au pendule à grande vitesse et constaté que le contact s'était produit entre le bassin et la colonne lombaire. Elle a expliqué que cela ne poserait pas de problème car l'essai au pendule est plus sévère que l'essai du RTM. Elle a néanmoins indiqué que des laboratoires avaient entrepris des essais complémentaires pour déterminer si cela pourrait s'avérer problématique et que les résultats de ces recherches seraient communiqués à la prochaine session du GRSP.

14. Elle a enfin assuré que son groupe pensait que le mannequin WorldSID serait prêt à être incorporé au règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau en tant qu'instrument d'essai fiable et qu'une solution de rechange devrait être trouvée en ce qui concerne la référence à l'emplacement des spécifications concernant le mannequin jusqu'à ce que l'additif à la M.R.1 soit approuvé (voir par. 10 ci-dessus).

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

15. La Présidente du GRSP, au nom du Président du groupe de travail informel sur la sécurité des véhicules électriques, a présenté un rapport oral sur la troisième réunion du groupe qui s'est tenue du 16 au 18 octobre 2012 à Tokyo. Elle a expliqué que les activités du groupe de travail informel avaient porté sur trois points principaux:

a) Le groupe s'est mis d'accord sur les grandes lignes du projet de RTM pour s'assurer que toutes les questions de sécurité seraient abordées;

b) Il a examiné et traité quelques observations et questions concernant la section de justification présentée par l'expert de l'OICA. D'autres observations portant sur le reste des questions seront abordées ultérieurement;

c) Le débat a également porté sur l'option 1 – approche en deux phases et l'option 2 – approche en une seule phase sur la feuille de route de l'élaboration du RTM. La Présidente a ajouté que le calendrier prévu dans le plan d'action serait très difficile à respecter en ce qui concerne la finalisation du RTM en 2014, quelle que soit l'approche retenue.

16. Elle a indiqué pour conclure que le groupe prendrait une décision concernant la feuille de route lors de sa prochaine réunion qui aura lieu du 14 au 16 octobre 2013 en Chine et la soumettrait pour accord au WP.29.

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

17. Aucune information nouvelle n'a été soumise au titre de ce point.

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

18. La Présidente du GRSP, au nom du Président du sous-groupe des questions de sécurité (SGS), a expliqué qu'elle n'avait pas encore été en mesure de fournir des informations relatives aux engagements futurs du SGS concernant la phase 2 du RTM.

19. Enfin, le GRSP a pris note de ce que l'expert de l'OICA avait proposé de préparer, en collaboration avec l'expert de la Commission européenne, un projet de proposition de règlement pour traiter le problème de la transposition du RTM dans l'Accord de 1958. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question en se fondant sur une proposition présentée par les experts de la Commission européenne et de l'OICA, si elle est disponible.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4;
Document informel GRSP-53-11.

20. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3, qui visait à introduire une exemption pour les véhicules qui ne sont pas destinés normalement à transporter des enfants. L'expert du Royaume-Uni a suggéré que cette proposition inclue des modifications au certificat d'homologation de type (annexe 1 du Règlement) pour mentionner clairement cette exemption. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3 tel que modifié par l'annexe III du présent rapport et prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2013 sous forme de projet de complément 5 à la série 07 d'amendements au Règlement.

21. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/4 qui visait à exempter les véhicules comportant un seul siège par rangée des dispositions ISOFIX. Il a justifié cette exemption par le fait que les nouveaux concepts destinés à la mobilité urbaine ne permettraient pas, techniquement, l'installation d'ancrages ISOFIX. La proposition a suscité des observations de la part de l'expert de l'Allemagne (GRSP-53-11) qui a objecté qu'il faudrait promouvoir le système ISOFIX le plus possible dans une vaste gamme de configurations de véhicules. L'expert de l'OICA a fait valoir que le document GRSP-53-11 ne tiendrait pas compte des conséquences de l'augmentation du poids des véhicules (environ 1 kg) et du fait que les législations nationales de plusieurs pays interdisent le transport des enfants sur les sièges avant. Le Groupe de travail a convenu en principe de poursuivre l'étude des prescriptions du système ISOFIX pour répondre aux nouvelles solutions de mobilité. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2013, sur la base des observations (liste des configurations de concepts de véhicules) formulées par le groupe de travail informel des dispositifs de retenue pour enfants (DRE) et par les experts des Parties contractantes à l'Accord de 1958. En outre, le secrétariat a été prié de distribuer le document informel GRSP-53-11 sous une cote officielle et de garder le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/9 comme référence à l'ordre du jour de la prochaine session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/8;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/13;
Document informel GRSP-51-14.

22. L'expert de la Suède a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/8 qui harmonise le Règlement n° 16 et le Règlement n° 94 en ce qui concerne les dispositions relatives à l'étiquette de mise en garde contre les risques d'installer un DRE faisant face vers l'arrière à une place assise équipée d'un coussin gonflable. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/13, qui propose une solution de rechange.

23. Enfin, le GRSP s'est montré plus favorable à une proposition alignant complètement les Règlements susmentionnés et a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/8 tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2013 sous forme de projet de complément 5 à la série 06 d'amendements au Règlement.

24. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25 à sa session de décembre 2013 dans l'attente d'une proposition complémentaire présentée par l'expert de l'OICA.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/5; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10.

25. Faisant référence à la décision prise à sa précédente session, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de la transposition du RTM n° 7 dans le Règlement n° 17 (en gardant comme base le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 inscrit à l'ordre du jour de ses prochaines sessions) et d'attendre une proposition concrète du groupe de travail informel sur la phase 2 du RTM n° 7.

26. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/5, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10, concernant les nouvelles dispositions applicables aux strapontins. Il a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/5, tel que modifié par l'annexe V du présent rapport. Le GRSP a prié le secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2013 sous forme de projet de complément 2 à la série 08 d'amendements au Règlement.

XII. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 11 de l'ordre du jour)

27. Aucune information nouvelle n'a été communiquée à propos de ce point. Toutefois, l'expert de la Fondation FIA a prié le secrétariat de le conserver à l'ordre du jour de la prochaine session du GRSP en vue d'éventuelles nouvelles informations.

XIII. Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 12 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/9; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19;
Documents informels GRSP-53-02 et GRSP-53-03.

28. L'expert de la Suède a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/9, qui proposait une alternative à l'élargissement du champ d'application du Règlement à tous les véhicules de la catégorie N suggéré par l'expert de la Fédération de Russie (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/19). L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-53-02, qui proposait une formule-cadre susceptible de permettre la mise au point de procédures d'essai pour chaque configuration de véhicule de la catégorie N. Il a précisé que ces différentes configurations rendaient impraticable l'application de tous les essais à tous les types de véhicules de la catégorie N. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSP-53-02 pour souligner que tous les véhicules de la catégorie N (même ceux de la catégorie N₁) devaient être visés par le Règlement n° 29 et il a proposé d'évaluer avec les experts du GRSP laquelle des configurations d'essai (A, B ou C) du Règlement devrait être appliquée à chaque catégorie N de véhicule.

29. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2013 en se fondant sur une éventuelle proposition établie conjointement par les experts de la Fédération de Russie, de la Suède et de l'OICA.

XIV. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 13 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10.

30. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10 qui visait à étendre l'application de l'essai de retournement à une gamme plus vaste de dispositifs de retenue pour enfants (DRE).

31. Sur proposition de l'expert de la France, le Groupe de travail a décidé de garder le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/10 à l'ordre du jour de la prochaine session afin de regrouper tous les amendements nécessaires pour aligner le Règlement n° 44 sur le Règlement concernant les dispositifs améliorés de retenue pour enfants.

32. Enfin, l'expert de la Hongrie a informé le GRSP que la procédure de retrait de l'homologation de type accordée à la sangle guide en tant que DRE en vertu du Règlement n° 44 avait débuté mais n'était pas encore terminée.

XV. Règlement n° 94 (Choc avant) (point 14 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSP-53-20, GRSP-53-25, GRSP-53-26
et GRSP-53-27.

33. L'expert de la France a présenté le rapport d'activité du groupe de travail informel (GRSP-53-25). Il a confirmé l'intention du groupe de soumettre un projet de proposition d'amendements au Règlement pour la session de mai 2014 du GRSP. Il a ajouté que, faute d'essais supplémentaires permettant de valider la reproductibilité et la répétabilité de l'essai avec la barrière déformable sur toute la largeur, le groupe avait décidé de mettre la dernière main à la proposition en utilisant la barrière rigide sur toute la largeur pour la première phase des amendements. Il a expliqué que cette proposition introduirait un essai de choc supplémentaire assurant le chevauchement à 100 % du véhicule soumis à l'essai avec une

barrière rigide sur toute la largeur, en utilisant comme instruments d'évaluation un mannequin homme du 50^e centile (hybrid III) à la place du conducteur et un mannequin du 5^e centile à la place du passager avant. Il a ajouté que la configuration d'essai mettait l'accent sur les courbes de risque de lésions pour les occupants âgés des véhicules. Il a conclu que les questions en suspens suivantes seraient également abordées par le groupe de travail informel:

- a) La définition des mannequins et des autres éléments;
- b) Le choix du cas le plus défavorable de configuration du véhicule pour l'essai;
- c) La répétition des évaluations structurelles (fuite de carburant) dans les deux configurations d'essai (barrière déformable sur toute la largeur et barrière déformable décalée);
- d) L'élaboration d'une proposition complémentaire d'amendement au Règlement n° 42 (Dispositifs de protection avant et arrière) pour traiter l'évaluation géométrique;
- e) Les dispositions transitoires.

34. Il a conclu en présentant, à titre d'information seulement, un projet de proposition (GRSP-53-26) qui serait soumis en tant que document officiel à la session de décembre 2013 du GRSP. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-53-20, à l'appui de la configuration d'essai proposée par le groupe de travail informel. Il a cependant fait valoir que rien ne prouvait que des différences liées à l'âge et au sexe des occupants résultent de la différence de configuration entre l'essai avec une barrière déformable sur toute la largeur et celui avec une barrière déformable décalée. L'expert de l'Allemagne a exprimé des préoccupations analogues. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2013, sur la base d'une proposition officielle soumise par le groupe de travail informel et dans laquelle figureront les observations reçues et les derniers résultats obtenus.

35. Enfin, le Groupe de travail a adopté le document GRSP-53-27, tel qu'il est reproduit à l'annexe VI du présent rapport, qui aligne le même texte adopté en ce qui concerne l'étiquetage des coussins gonflables dans le Règlement n° 16 (voir par. 23). Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 sous forme de projet de complément 5 à la série 01 d'amendements et de projet de complément 5 à la série 02 d'amendements au Règlement.

XVI. Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 15 de l'ordre du jour)

36. Aucune information nouvelle n'a été communiquée à propos de ce point.

XVII. Règlement n° 100 (Construction et sécurité de fonctionnement des véhicules électriques à batterie) (point 16 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/11;
Document informel GRSP-53-10.

37. L'expert de l'Allemagne, au nom du Président du groupe d'experts des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSE), a présenté le rapport d'activité du groupe (GRSP-53-10). Il a informé le GRSP que son groupe travaillait sur la base du nouveau mandat élargissant ses activités aux véhicules de la catégorie L. Il a conclu en précisant que les services de secrétariat étaient assurés par l'expert de l'OICA et que la prochaine réunion du groupe de travail informel se tiendrait le 21 mai 2013 à Paris.

38. Enfin, le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/11, non modifié, pour supprimer les contraintes inutiles imposées aux systèmes de véhicules électriques ayant une tension de fonctionnement de 48 V. Le GRSP a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de novembre 2013 sous forme de projet de complément 3 à la série 01 d'amendements et de projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 100.

XVIII. Autobus et autocars (point 17 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSP-53-07 et GRSP-53-08.

39. L'expert du Japon a fait un exposé (GRSP-53-08) sur l'introduction de directives au Japon pour l'amélioration de la sécurité des véhicules destinés au transport d'enfants (GRSP-53-07). Le Président du GRSP a invité les experts à communiquer leurs observations concernant le document GRSP-53-07 à l'expert du Japon d'ici à la session de décembre 2013 du Groupe de travail.

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

A. Proposition de complément 1 au Règlement n° 127

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/18; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/19.

40. Faisant référence aux discussions menées au titre du point 3 b) de l'ordre du jour (voir par. 9), le GRSP a décidé de reporter l'examen de ce point à sa session de décembre 2013.

B. Proposition de série 01 d'amendements au Règlement n° 127

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/20.

41. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point en attendant une proposition officielle du groupe de travail informel.

XX. Projet de nouveau Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants (point 19 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/12;
Documents informels GRSP-53-21, GRSP-53-22 et GRSP-53-24.

42. L'expert de la France, Président du groupe de travail informel des dispositifs avancés de retenue pour enfants a présenté le rapport d'activité de son groupe (GRSP-53-22). Il a informé le GRSP que le groupe de travail informel mettrait la dernière main à une proposition concernant la phase 2 de Règlement d'ici à la session de décembre 2013 du GRSP et présenterait un projet de proposition pour information (GRSP-53-21). Il a expliqué que cette phase comprendrait: i) des SRE de type non intégral (utilisant des ceintures de sécurité pour adultes); ii) la révision de l'impulsion d'essai de choc avant; et iii) le point sur application des critères de blessure liés aux mannequins de type Q. Il a enfin demandé l'avis du Groupe de travail sur l'élaboration de la phase 3, c'est-à-dire l'amélioration nécessaire du Règlement n° 44 et l'introduction de dispositions transitoires pour en retirer les dispositions ISOFIX.

43. L'expert de CI a fait part de sa préférence pour un Règlement unique mettant l'accent sur les DRE de type i-size et pour la suppression du Règlement n° 44. L'expert de l'OICA s'est inquiété au sujet de l'information des consommateurs car les véhicules actuels et futurs ainsi que leurs manuels d'utilisation continueraient à se référer au Règlement n° 44. L'expert de l'Allemagne a suggéré qu'une liste indiquant la compatibilité des véhicules actuels avec les DRE de type i-size soit mise à la disposition des consommateurs. Il a ajouté qu'il était en faveur du rassemblement de toutes les dispositions dans un seul Règlement, faute de quoi la décision de conserver les dispositions non ISOFIX dans le Règlement n° 44 et les dispositions ISOFIX dans le Règlement sur les dispositifs avancés de retenue pour enfants aurait pour effet d'induire les consommateurs en erreur. L'expert de la France a souligné que l'introduction de DRE de type i-size ne nuirait pas à la sécurité même dans cette période de transition, mais que l'utilisation de dispositifs avancés de retenue pour enfants dans le programme d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (NCAP) inciterait au contraire les constructeurs à adapter leurs véhicules aux DRE de type i-size CRS. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de l'élaboration de la phase 3 à sa session de décembre 2013.

44. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/12, tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport, qui présente les modifications approuvées par le groupe de travail informel, notamment l'alignement sur les nouvelles dispositions récemment introduites dans le Règlement n° 44. Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de novembre 2013 sous forme de complément 2 au Règlement sur les dispositifs avancés de retenue pour enfants.

45. Le Groupe de travail a pris note du document GRSP-53-24, établi par l'expert de la CLEPA et fournissant une analyse des possibilités d'homologation des futurs DRE de type i-size. Il a en particulier sollicité des conseils concernant une configuration particulière de dispositifs de retenue pour enfants comportant une embase fixée au véhicule par un système d'ancrage ISOFIX (avec une jambe de force) et pourvue d'une coque que le constructeur peut à sa guise choisir d'utiliser sans l'embase et sécurisée par des ceintures de sécurité pour adultes. Les experts de la France et de CI ont suggéré que la configuration complète reçoive, à titre exceptionnel, une homologation de type i-size tandis que la coque devrait être homologuée conformément au Règlement n° 44. Le GRSP a décidé de renvoyer cette question au groupe de travail informel sur les DRE avant de prendre une décision finale.

46. Enfin, l'expert de la CE a informé le Groupe de travail de la campagne d'information qui devait être prochainement lancée au niveau européen pour promouvoir l'utilisation de DRE de type i-size. Le Groupe de travail a convenu de l'importance des campagnes d'information coordonnées (à l'aide par exemple de brochures et de vidéos) pour promouvoir les nouveaux dispositifs de retenue pour enfants et il a encouragé l'échange d'informations concernant les modalités et la planification de telles initiatives. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ce point sur la base d'une proposition officielle sur la phase 2 et d'un projet de texte de brochure soumis par le groupe de travail informel.

XXI. Amendements collectifs – Règlements n^{os} 12, 94 et 95 (point 20 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/6.

47. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/6, tel que modifié par l'annexe VIII du présent rapport, qui propose des dispositions concernant les circuits de raccordement destinés à la recharge du système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSE). Le secrétariat a été prié de soumettre cette proposition au WP.29 et

à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2013 sous forme de projet de complément 3 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 12, en tant que partie (voir par. 35) du projet de complément 5 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 94 et en tant que projet de complément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 95.

XXII. Questions diverses (point 21 de l'ordre du jour)

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

Document: Document informel GRSP-53-18.

48. L'expert de la Fondation FIA a présenté le document GRSP-53-18, qui donnait une vue d'ensemble de l'organisation et des derniers résultats du NCAP (ASEAN).

B. Accord de 1997 (Contrôle technique périodique) – Élaboration de la Règle n° 2

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2013/32; ECE/TRANS/WP.29/2013/64.

49. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2013/32, non modifié, visant à réduire les divergences entre la Règle n° 2 (Aptitude des véhicules à la circulation routière) et les directives correspondantes de l'UE. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 en tant que projet de révision 1 de la Règle n° 2. Le Groupe de travail a également examiné le document ECE/TRANS/WP.29/2013/64 (projet de révision 2 de la Règle n° 1 (environnement)) concernant l'aspect sécurité lié aux fuites de liquides. Le GRSP n'a formulé aucune observation concernant cette proposition.

C. Systèmes de transport intelligents (STI)

Document: Document informel GRSP-52-10.

50. Le Groupe de travail a confirmé que le document GRSP-52-10 incluait déjà les modifications adoptées par ses experts en réponse à la proposition concernant les principes de conception et de commande des systèmes actifs d'aide à la conduite (WP.29-157-06) et aucune autre observation n'a été faite.

D. Véhicules de transport peu bruyants (QRTV)

Document: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/33.

51. La Présidente du Groupe de travail, au nom du Président du groupe de travail informel des véhicules de transport peu bruyants, a informé le GRSP de la troisième réunion de ce groupe qui s'était tenue à Bruxelles du 16 au 18 avril 2013, au siège de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA). Elle a indiqué au GRSP que la discussion avait porté principalement sur le début de l'élaboration d'un cadre pour le projet de RTM. Le groupe avait donc examiné le récent avis de projet de règlement (Notice of Proposed Rule Making) publié par le Département des transports des États-Unis d'Amérique (National Highway Traffic Administration (NHTSA)) concernant le niveau minimal d'émission sonore pour les véhicules électriques et hybrides, ainsi qu'une proposition du Japon d'utiliser les directives nationales de ce pays comme base du RTM.

Elle a toutefois précisé que le groupe de travail informel n'avait pas encore abordé les prescriptions fonctionnelles, les procédures d'essai ou les valeurs limites. Le GRSP a pris note que la prochaine réunion du groupe de travail informel devait avoir lieu du 16 au 18 juillet 2013, au siège de NHTSA.

E. Définitions et acronymes figurant dans les Règlements relevant de la responsabilité du GRSP à l'initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

52. Le GRSP a recommandé à nouveau aux présidents de ses groupes de travail informels d'adresser leurs observations à l'expert de la CE à propos de la liste provisoire des acronymes (GRSP-51-03) qu'il avait établie et de la compléter par ceux qui manquaient. Il a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de décembre 2013.

F. Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule entier (IWVTA) et participation des groupes de travail

Document: Document informel GRSP-53-09.

53. L'expert du Japon, Ambassadeur du GRSP pour l'IWVTA, a présenté une liste actualisée des questions prioritaires à examiner dans le cadre des Règlements ONU susceptibles d'être inclus dans l'IWVTA (GRSP-53-09). Le GRSP a fait quelques observations, retirant notamment de la liste les RTM et Règlements portant sur l'homologation de type de composants (comme le Règlement n° 25 (Appuie-tête)).

G. Faits marquants de la session de mars 2013 du WP.29

54. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants de la 159^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1102).

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

Document: Document informel GRSP-53-12.

55. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-53-12, qui visait à introduire d'autres dispositions permettant l'installation de systèmes de verrouillage intérieur général sans compromettre la sécurité et la protection des passagers des véhicules. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de décembre 2013 et prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-53-12 sous une cote officielle.

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

56. Ayant appris que M. Shunsuke Takagi ne participerait plus à ses sessions, le GRSP l'a remercié de sa précieuse contribution à ses travaux et lui a adressé ses meilleurs vœux de réussite dans ses activités futures.

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

57. Pour sa cinquante-quatrième session, qui doit se tenir à Genève du 17 (14 h 30) au 20 (12 h 30) décembre 2013, le Groupe de travail a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat avait été fixée au 20 septembre 2013, soit douze semaines avant le début de la session. L'ordre du jour provisoire ci-après a en outre été adopté:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête).
3. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons):
 - a) Phase 2 du Règlement technique mondial;
 - b) Proposition d'amendement 2.
4. Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral.
5. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques.
6. Compatibilité des véhicules en cas de choc.
7. Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes).
8. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).
9. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité).
10. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
11. Règlement n° 22 (Casques de protection).
12. Règlement n° 29 (Cabine des véhicules utilitaires).
13. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).
14. Règlement n° 94 (Choc avant).
15. Règlement n° 95 (Choc latéral):
 - a) Proposition de nouveau règlement concernant les essais de choc latéral contre un poteau;
 - b) Proposition d'amendements.
16. Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie).
17. Autobus et autocars.
18. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons):
 - a) Proposition de complément 1 au Règlement n° 127;
 - b) Proposition de série 01 d'amendements au Règlement n° 127.
19. Nouveau Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants.
20. Proposition de nouveau règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible.
21. Questions diverses:
 - a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive;

- b) Accord de 1997 (Contrôle technique périodique) – Élaboration de la Règle n° 2;
- c) Véhicules routiers peu bruyants (QRTV);
- d) Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant du GRSP à l'initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie;
- e) Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette tâche;
- f) Points à retenir des sessions de juin et novembre 2013 du WP.29.

Annexe I

[Anglais seulement]

List of informal documents (GRSP-53-...) 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	Chair of GRSP	1	E	Running order of the provisional agenda	(a)
02	OICA	12	E	Contribution to the discussions to amend UN Regulation No. 29 (Cabs of Commercial Vehicles)	(c)
03	Russian Federation	12	E	UN Regulation No. 29 (Cabs of commercial vehicles)	(a)
04-Rev.1	Australia	4(a)	E	Final Report of the Informal Working Group on a Pole Side Impact UN GTR	(d)
05	Australia	4(a)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7	(d)
06	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 7 - Phase 2	2	E	Draft UN Global Technical Regulation No. 7 (Head restraints)	(a)
07	Japan	17	E	Guidelines for Improvement of Vehicle Safety Regarding Infant-Carrying Vehicle	(a)
08	Japan	17	E	Development of Guidelines for Improvement of Vehicle Safety Regarding Infant-Carrying Vehicles	(a)
09	Japan	22(f)	E	Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting	(a)
10	Germany	16	E	Progress report of the informal group REESS (Rechargeable Energy Storage Systems)	(a)
11	Germany	8	E	Proposal for amendment to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(b)
12	Germany	21(h)	E	Proposal for amendment to Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	(b)
13	United States of America	4(a)	E	Draft Pole Side Impact UN GTR - Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
14	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 7 - Phase 2	2	E	Status report of the Informal Working Group on UN GTR7 Phase 2	(a)
15	The Netherlands	2	E	Increase of the absolute height of head restraints	(a)
16	The Netherlands	2	E	UN GTR7 measuring method for effective head restraint height	(a)
17	The Netherlands	2	E	Proposal on actual needed height of head restraints	(a)
18	FIA Foundation	21(a)	E	Progress of ASEAN New Car Assessment Programme	(a)
19	France	4(a)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 – Proposal for a global technical regulation on Pole Side Impact	(d)
20	Japan	14	E	Japan's Comment on Injury Criteria for Amendment of UN Regulation No. 94	(a)
21	France	19	E	Proposal of amendments to the new UN Regulation on Enhanced Child Restraint Systems	(a)
22	France	19	E	Proposal of amendments to the new UN Regulation on Enhanced Child Restraint Systems	(a)
23	Australia	4(a)	E	Proposal for a global technical regulation on Pole Side Impact - Amendments agreed by GRSP to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7	(d)
24	CLEPA	19	E	CLEPA analysis - Future i-Size approval possibilities	(a)
25	Chair of the Informal Working Group on Frontal Impact	14	E	Status report of the Informal Working Group on Frontal Impact	(a)
26	Chair of the Informal Working Group on Frontal Impact	14	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 94	(a)
27	Chair of GRSP	14	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 94	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
28	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 9 - Phase 2	3(a)	E	Progress report of the Informal Working Group	(a)
29	Chair of the Informal Working Group on UN GTR No. 9 - Phase 2	3(a)	E	UN GTR No. 9 – Draft proposal for Amendment 2	(a)

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

Projet de Règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 (voir par. 11 du présent rapport)

*Dans le texte de l'énoncé de l'argumentation technique justifiant le Règlement (Partie 1),
Supprimer les crochets dans tout le texte de la Partie I.*

Paragraphe 16, modifier comme suit:

«16. **Une importante** cause de décès...».

Paragraphe 21, modifier comme suit:

«21. L'Australie a communiqué à **différentes réunions du** groupe de travail informel des données qui indiquent que, dans le cas d'un choc latéral contre un poteau ou d'un autre choc latéral, le nombre de décès parmi les occupants de véhicules de la catégorie 2 (PTC ne dépassant pas 3,5 t) a été presque le même que parmi les occupants de véhicules de la catégorie 1-1 (**PSI-01-07; PSI-04-06; PSI-06-07**). Il faut cependant préciser qu'en Australie la grande majorité des décès et des blessés graves parmi les occupants des véhicules de la catégorie 2 (PTC ne dépassant pas 3,5 t) concernent des véhicules utilitaires conçus sur une base de voiture particulière, des pick-ups châssis-cabine à deux roues motrices et des pick-ups châssis-cabine à quatre roues motrices.».

Ajouter un nouveau paragraphe 23, ainsi conçu:

«**23. Lors de la huitième réunion du groupe de travail informel, la France a présenté une évaluation comparative des avantages offerts par un essai de choc latéral pour des véhicules de la catégorie 1-1 et de la catégorie 2 (PTC ne dépassant pas 3,5 t) (PSI-08-10). Le rapport coûts-avantages pour des véhicules de la catégorie 1-1 était sensiblement plus élevé que pour des véhicules de la catégorie 2, d'où l'on pouvait conclure que l'application du RTM aux véhicules de la catégorie 2 en France ne se justifierait pas.**».

Le paragraphe 23 devient le paragraphe 24 et il est modifié comme suit:

«**24.** La situation de l'Australie **et de la France** montre que les véhicules de la catégorie 2, et par conséquent les besoins de sécurité, **peuvent être** très différents d'un pays à l'autre. Cette question sera examinée de nouveau à propos de l'applicabilité du RTM, à la section E ci-dessous.».

Le paragraphe 24 devient le paragraphe 25.

Le paragraphe 25 devient le paragraphe 26 et la note de bas de page⁹ est modifiée comme suit:

«⁹ Fitzharris et al, pp. 126-**128**.».

Les paragraphes 26 à 29 deviennent les paragraphes 27 à 30.

Le paragraphe 30 devient le paragraphe 31 et il est modifié comme suit:

«**31.** On peut aussi faire remarquer que ce sont **surtout des** véhicules de la catégorie 2 qui seraient les mieux protégés contre les renversements grâce à l'ESC. Il appartiendra

aux Parties contractantes de déterminer dans quelle mesure le RTM permettra de faire diminuer le nombre de décès et de blessés graves en cas de renversement compte tenu des circonstances de chaque accident, au moment d'adopter le RTM.».

Les paragraphes 31 à 33 deviennent les paragraphes 32 à 34.

Le paragraphe 34 devient le paragraphe 35 et la note de bas de page ¹⁵ est modifiée comme suit:

«¹⁵ On trouvera davantage de détails sur les évaluations des caractéristiques de biofidélité menées par le groupe de travail de l'ISO sur le mannequin WorldSID dans la norme ISO/DIS 15830_1:2012 et dans le document 09-0505 de la Conférence sur l'amélioration de la sécurité des véhicules. Quant à la comparaison des caractéristiques de biofidélité du mannequin WorldSID homme du 50^e centile et du mannequin ES-2re, elle est résumée dans le document 09-0563 de cette même conférence.».

Les paragraphes 35 et 36 deviennent les paragraphes 36 et 37.

Le paragraphe 37 devient le paragraphe 38.

Les paragraphes 38 à 70 deviennent les paragraphes 39 à 71.

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«72. Lors de la cinquième réunion du groupe de travail informel, les États-Unis d'Amérique ont fait savoir qu'il leur serait possible d'approuver les courbes de risque de blessure dans les délais prévus par la phase 1 du présent RTM mais qu'ils pourraient ne pas être en mesure d'accepter les valeurs de risque de blessure dans les délais impartis. Ils ont proposé, compte tenu du fait que les avantages et coûts pouvaient varier en fonction des parcs de véhicules des différents pays, que le RTM ne contienne que les courbes de risque de blessure, les Parties contractantes pouvant choisir les valeurs de référence de l'évaluation des blessures appropriées au moment de transposer le RTM dans leur législation nationale. Comme il a été indiqué au paragraphe 32, les États-Unis sont dans une position particulière du fait qu'ils sont le seul pays à avoir un règlement sur un essai dynamique de choc latéral contre poteau. Pour cette raison, ils tiennent à ce que les avantages apportés par leur règlement actuel d'essai de choc latéral contre poteau soient à tout le moins maintenus.

73. Le groupe de travail informel, tout en rejetant la suggestion de n'inclure que les courbes de risque, a noté que les États-Unis allaient analyser de manière approfondie les résultats de l'utilisation des valeurs de référence de l'évaluation des blessures et d'autres aspects du RTM au niveau de la phase 2. Ils vont effectuer des essais sur des parcs de véhicules avec des mannequins WorldSID pour vérifier que les avantages se maintiennent. Ils étudieront aussi des améliorations quantitatives éventuelles, telles que les effets de l'abaissement des valeurs seuils de blessure et le fait d'ajouter davantage de critères dans le cadre de la phase 2. Ces efforts pourraient permettre d'élaborer des recommandations visant à ajuster les valeurs de risque de blessure et d'autres aspects du présent RTM.».

Les paragraphes 71 à 74 deviennent les paragraphes 74 à 77.

Le paragraphe 75 devient le paragraphe 78 et est modifié comme suit:

«78. Les définitions de l'AIS de 2005 prévoient très peu de blessures à l'épaule classées AIS3. Contrairement aux blessures à la tête et au thorax, qui peuvent être classées AIS6, les blessures à l'épaule ne dépassent jamais le niveau AIS2 sauf lorsqu'elles entraînent **une fracture ouverte, un écrasement ou une amputation traumatique au niveau de l'épaule ou en dessous, **ou encore des blessures occasionnant une perte de sang importante (>20 % volume).**».**

Les paragraphes 76 à 90 deviennent les paragraphes 79 à 93.

Le paragraphe 91 devient le paragraphe 94 et est modifié comme suit:

(Modification sans objet en français.)

Les paragraphes 92 et 93 deviennent les paragraphes 95 et 96.

Le paragraphe 94 devient le paragraphe 97 et est modifié comme suit:

(Modification sans objet en français.)

Les paragraphes 95 à 119 deviennent les paragraphes 98 à 122.

Le paragraphe 120 devient le paragraphe 123 et est modifié comme suit:

«**123.** Dans le cadre de ses travaux sur le besoin de sécurité et sur l'efficacité, les coûts et les avantages du RTM, le MUARC a analysé des études publiées entre 2003 et 2011 sur l'efficacité des coussins gonflables latéraux. Il en conclut que l'installation de rideaux gonflables et de coussins gonflables de siège devrait faire baisser le nombre de décès de 32 % et le nombre de blessés de 34 %¹; il faut préciser que le MUARC prend comme point de départ une situation dans laquelle aucun véhicule ne serait équipé de ces dispositifs.».

Les paragraphes 121 à 123 deviennent les paragraphes 124 à 126.

Le paragraphe 124 devient le paragraphe 127 et est modifié comme suit:

(Modification sans objet en français.)

Les paragraphes 125 à 127 deviennent les paragraphes 128 à 130.

Le paragraphe 128 devient le paragraphe 131 et est modifié comme suit:

«**131.** Ces chiffres sont conformes aux résultats de l'analyse entreprise par la NHTSA, qui a estimé qu'une réduction totale du nombre de décès de 47 % était possible¹.».

Les paragraphes 129 à 134 deviennent les paragraphes 132 à 137.

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«**138.** Le groupe de travail informel a aussi envisagé de prendre pour base une étude effectuée par le Comité européen du véhicule expérimental (CEVE), analysant les avantages que l'introduction d'un essai de choc latéral contre un poteau dans le règlement pourrait représenter pour la société. Le rapport avait été finalisé en 2010 et ses résultats présentés durant la première réunion du groupe de travail informel (PSI-01-17). Les coûts estimatifs de la mise aux normes de véhicules de différentes catégories pour leur permettre de satisfaire aux prescriptions d'un essai de choc latéral contre un poteau variaient de 98 euros à 506 euros selon la catégorie du véhicule et le niveau de sécurité qu'il offrait déjà. Les Parties contractantes représentées au sein du groupe de travail informel ont jugé ces coûts estimatifs trop élevés et ont donc décidé de ne pas poursuivre dans cette direction pour analyser les coûts aux fins du RTM.».

Les paragraphes 135 à 139 deviennent les paragraphes 139 à 143.

Le paragraphe 140 devient le paragraphe 144 et est modifié comme suit:

«**144.** ...Autrement dit, le coût des systèmes de retenue latéraux obtenu en convertissant des dollars de 1999 en dollars de 2012 **peut être considéré comme une estimation maximale.**».

Les paragraphes 141 et 142 deviennent les paragraphes 145 et 146.

Le paragraphe 143 devient le paragraphe 147 et la note de bas de page ²² est modifiée comme suit:

«²² Fitzharris et al, p 136-139».

Les paragraphes 144 à 149 deviennent les paragraphes 148 à 153.

Texte du Règlement (Partie II),

Ajouter un nouveau paragraphe 3.1, ainsi conçu:

- «**3.1** **“Porte arrière”, porte ou ensemble de portes placé à l’arrière d’un véhicule automobile et par lequel des passagers peuvent entrer ou sortir ou par lequel des marchandises peuvent être chargées ou déchargées. N’est pas considéré comme une porte arrière:**
- a) Un capot de coffre; ou**
 - b) Une porte ou une fenêtre entièrement vitrée et dont la serrure et/ou les charnières sont fixées directement sur le vitrage.».**

Les paragraphes 3.1 à 3.7 deviennent les paragraphes 3.2 à 3.8.

Paragraphe 3.8, supprimer.

Paragraphe 4.1, note de bas de page ³, modifier comme suit:

«³ Les caractéristiques techniques, y compris les figures détaillées et les procédures de montage/démontage du mannequin WorldSID homme du 50^e centile sont définies à l’additif [2] de la Résolution mutuelle. **Jusqu’à l’adoption de l’additif [2] de la Résolution mutuelle, on peut se procurer les figures et les procédures auprès de l’ISO, Genève, Suisse.».**

Paragraphe 4.4.2, modifier comme suit:

(Modification sans objet en français.)

Annexe 1

Paragraphe 3.3.1, ajouter l’appel de note de bas de page ¹ et la note de bas de page ¹ et modifier comme suit:

«3.3.1 Le mannequin doit être un mannequin WorldSID homme du 50^e centile conforme à l’additif [2] de la Résolution mutuelle ... du présent Règlement¹.».

Paragraphe 5.5.1, modifier comme suit:

«5.5.1 Les portes, y compris toute porte arrière ...».

Paragraphe 7.2, ajouter l’appel de note de bas de page ⁴ et la note de bas de page ⁴ et modifier comme suit:

«7.2 La vitesse d’essai maximum peut être ramenée à 26 km/h pour les véhicules dont la largeur ne dépasse pas 1,5 m⁴.».

Paragraphes 7.5 et 7.6, supprimer les crochets du texte.

«¹ L’additif [2] de la Résolution mutuelle est en cours d’élaboration. Jusqu’à l’adoption de l’additif [2] de la Résolution mutuelle, la certification ISO 15830 et les procédures de montage/démontage du mannequin WorldSID homme du 50^e centile peuvent être obtenues auprès de l’ISO à Genève, Suisse. Les plans techniques sont disponibles sur le site de l’ISO à l’adresse standards.iso.org/iso/15830. Pour s’informer des progrès de l’élaboration de l’additif [2] de la Résolution mutuelle, on peut se reporter au site Web du Groupe de travail de la sécurité passive de la CEE, Palais des Nations, Genève, Suisse.»

«⁴ Les Parties contractantes qui choisissent cette option doivent en informer le Secrétaire général, par écrit, lorsqu’elles soumettent la notification prescrite par l’article 7.2 de l’Accord de 1998.»

Annexe 2

Paragraphe 2.3, supprimer.

Le paragraphe 2.4 devient le paragraphe 2.3 et est modifié comme suit:

«2.3 “Angle nominal de cage thoracique”, l’angle nominal ... côtes thoraciques **moyennes et inférieures** et les côtes abdominales du mannequin ...».

Le paragraphe 2.5 devient le paragraphe 2.4.

Le paragraphe 2.6 devient le paragraphe 2.5 et la note de bas de page ¹ est modifiée comme suit:

«¹ Pour plus de renseignements concernant l’instrument servant à déterminer le point H, notamment des dessins **et des dimensions et un mode d’emploi, prière de se reporter à l’additif [2] de la Résolution mutuelle. Jusqu’à ce que l’additif [2] de la Résolution mutuelle soit adopté des renseignements supplémentaires peuvent être obtenus sur le site de l’ISO standards.iso.org/iso/15830.**».

Le paragraphe 2.7 devient le paragraphe 2.6 et est modifié comme suit:

«2.6 “Angle de cage thoracique du mannequin”, l’angle que forment les côtes thoraciques **moyennes et inférieures** et ...».

Les paragraphes 2.8 à 2.12 deviennent les paragraphes 2.7 à 2.11.

Le paragraphe 2.13 devient le paragraphe 2.12 et est modifié comme suit:

«2.12 “Ligne de référence de l’assise du siège”, une ligne qui ... au paragraphe **2.14** de la présente annexe.».

Les paragraphes 2.14 et 2.15 deviennent les paragraphes 2.13 et 2.14.

Ajouter un nouveau paragraphe 2.15, ainsi conçu:

«2.15 “**Plan médian de l’épaule**”, un plan divisant l’articulation de l’épaule gauche ou droite (selon le cas) en deux sections symétriques antérieure/postérieure. Le plan médian de l’épaule est perpendiculaire à l’axe médian du pivot d’épaule et parallèle à l’axe des y de la cellule de charge de l’épaule (ou d’un axe orienté de manière équivalente d’une cellule de charge de l’épaule de remplacement).».

Paragraphe 4.1, modifier comme suit:

«4.1 Si nécessaire, le réglage défini au paragraphe 4.1.1 **de la présente annexe** et, dans ... et 4.1.3 **de la présente annexe** doivent être effectués sur le véhicule.».

Paragraphe 5.6, supprimer les crochets du texte.

Paragraphe 5.7, modifier comme suit:

«5.7 Utiliser la commande servant principalement à déplacer le siège d’avant en arrière pour régler le point de référence de l’assise du siège **dans la position** la plus en arrière.».

Paragraphe 5.9, modifier comme suit:

«5.9 Utiliser la commande servant principalement à déplacer l’assise du siège dans le sens de la hauteur pour régler le point de référence de l’assise du siège dans la position la plus basse. Vérifier que l’assise du siège se trouve toujours dans la position la plus reculée. **Enregistrer la position longitudinale (axe des x) de ce point dans le système de coordonnées de référence du véhicule.**».

Paragraphe 5.11, modifier comme suit:

«5.11 Déterminer la ... paragraphes **5.9** et 5.10 ci-dessus (c'est-à-dire 20 mm en arrière de la position à mi-course).».

Paragraphe 5.13, modifier comme suit:

«5.13 Enregistrer la position longitudinale (axe des x) ... paragraphe **7.4.6** de la présente annexe, c'est cette position qui doit être retenue pour le réglage final de l'assise du siège pour l'installation du mannequin³.».

Paragraphes 6.6.2.2 et 6.6.2.1, supprimer les crochets du texte.

Paragraphe 6.20, supprimer les crochets du texte.

Paragraphe 6.25, modifier comme suit:

«6.25 Sous réserve des dispositions du paragraphe **7.4.6** de la présente annexe,».

Le paragraphe 7.15 devient le paragraphe 7.14.

Le paragraphe 7.16 devient le paragraphe 7.15 et est modifié comme suit:

«**7.15** Placer les deux bras au cran de positionnement correspondant à 48°. Dans cette position, **le plan de symétrie de chaque os du demi-bras forme un angle de 48° ± 1° avec le plan médian d'épaule adjacent (gauche ou droit selon le cas).**».

Paragraphe 7.4.2, ajouter l'appel de note de bas de page ⁵ et une nouvelle note de bas de page ⁵ ainsi conçue:

«7.4.2 Balancer le mannequin d'avant en arrière et de gauche à droite pour que le bassin soit calé contre le dossier⁵.».

Paragraphe 7.4.3, supprimer.

Le paragraphe 7.4.4 devient le paragraphe 7.4.3 et est modifié comme suit:

«**7.4.3** Là où **le coupleur de côte abdominale et/ou la bande extérieure de chaque ensemble de côte abdominale inférieure entre en contact avec** la partie charnue de l'abdomen, **veiller à ce que les surfaces en contact du coupleur de côte abdominale et de la bande extérieure de chaque côte abdominale inférieure soient positionnées en retrait de la paroi abdominale intérieure, et non pas en dessus de la paroi abdominale.**».

Le paragraphe 7.4.4 devient le paragraphe 7.4.5.

«**7.4.5** S'assurer que le ... à **7.4.3. de la présente annexe**. S'il est toujours impossible d'obtenir un écart répondant à cette condition, enregistrer l'écart et passer à l'étape suivante.»

Les paragraphes 7.4.7 à 7.4.9.1 deviennent les paragraphes 7.4.6 à 7.4.8.1.

Les paragraphes 7.4.9.2 et 7.4.9.3 deviennent les paragraphes 7.4.8.2 et 7.4.8.3 et les crochets sont supprimés du texte.

Les paragraphes 7.4.10 et 7.4.11 deviennent les paragraphes 7.4.9 et 7.4.10.

«⁵ Pour garantir l'obtention d'un positionnement répétable et stable du bassin, il est recommandé, une fois exécutée cette opération, de vérifier que le bassin est en contact avec l'assise du siège sur toute la longueur du bassin.»

Le paragraphe 7.4.11.1 devient le paragraphe 7.4.10.1 et est modifié comme suit:

«7.4.10.1 Placer le mannequin de sorte que la valeur de l'angle indiquée par le capteur d'inclinaison du thorax (sur l'axe des y) soit conforme à $\pm 1^\circ$ près à l'angle de cage thoracique **prescrit par le constructeur**.».

Les paragraphes 7.4.11.2 à 7.4.12 deviennent les paragraphes 7.4.10.2 à 7.4.11.

Les paragraphes 7.4.13 à 7.4.16 deviennent les paragraphes 7.4.12 à 7.4.15 et modifier comme suit:

«7.4.12 Ajuster le positionnement des jambes et des pieds en répétant les étapes définies au paragraphe 7.4.7 de la présente annexe s'il s'agit du siège du conducteur, ou les étapes définies au paragraphe 7.4.8 de la présente annexe s'il s'agit du siège du passager.

{7.4.13 Vérifier que le point H du mannequin et l'angle de cage thoracique sont encore conformes respectivement aux paragraphes 7.4.9 et 7.4.10 de la présente annexe. Si tel n'est pas le cas, répéter étape par étape la procédure définie aux paragraphes 7.4.9 de la présente annexe et suivants.}

{7.4.14 Mesurer et ... par le capteur d'inclinaison de la tête.}-

7.4.15 Placer les deux bras au cran de positionnement correspondant à 48° . Dans cette position, le **plan de symétrie** de **chaque** os du demi-bras forme un angle de $48^\circ \pm 1^\circ$ avec le **plan médian d'épaule adjacent (gauche ou droit selon le cas)**.».

Annexe 7

Paragraphe 4.1, modifier comme suit:

«4.1 La déformation maximum de la cage thoracique est la déformation maximum de n'importe quelle côte thoracique (supérieure, moyenne ou inférieure), **déterminée d'après les mesures de tension enregistrées ...**.».

Paragraphe 5.1, modifier comme suit:

«5.1 La déformation maximum des côtes abdominales est la déformation maximum de n'importe quelle côte abdominale (supérieure ou inférieure), **déterminée d'après les mesures de tension enregistrées ...**.».

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-53-04-Rev.1 (voir par. 11)

Rapport final du groupe de travail informel sur un Règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau

A. Introduction

1. Le but du présent rapport est de compléter les informations de procédure relatives à l'élaboration du RTM contenues dans la première partie (Exposé des motifs techniques et justification du Règlement) du RTM et de fournir des détails supplémentaires concernant le groupe de travail informel.

2. Pour obtenir des informations sur l'argumentation technique justifiant l'élaboration de ce Règlement technique mondial, veuillez consulter la première partie du RTM.

B. Historique

3. À la 150^e session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), en mars 2010, le représentant de l'Australie a soumis le document WP.29-150-11, qui proposait l'élaboration d'un règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau. Il s'articulait autour de cinq arguments principaux, à savoir:

- a) Un grand nombre de décès sont dus à un choc latéral contre des obstacles ayant une face d'impact étroite, c'est le cas principalement des poteaux télégraphiques, des poteaux indicateurs ou des arbres, mais aussi d'autres obstacles, en Australie comme dans les autres pays;
- b) Les modalités des essais sont très différentes, selon qu'il s'agit d'essais de choc latéral contre un poteau ou d'autres essais de choc latéral aussi bien dans les règlements que dans les normes non contraignantes;
- c) La grande variété des modèles de mannequins utilisés dans les essais de choc et des interrogations concernant leurs caractéristiques de biofidélité amènent à se poser des questions sur leur utilité réelle pour la prévision réaliste des blessures;
- d) La mise au point, du mannequin WorldSID homme du 50^e centile, grâce à un bon degré de biofidélité, a permis d'améliorer la fiabilité des essais de choc latéral et, avec l'élaboration d'un RTM sur les essais de choc latéral contre un poteau, d'améliorer la sécurité des usagers mais aussi de permettre des économies aux consommateurs et aux constructeurs; et
- e) L'existence d'une norme unique d'essais de choc latéral contre un poteau devrait être bénéfique pour réduire les conséquences des chocs latéraux en général en rendant possible une meilleure protection de la tête.

4. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) a chargé le secrétariat du WP.29 de faire distribuer le document WP.29-150-11 sous une cote officielle, aux fins d'examen et de vote à sa session de juin 2010. Il a été décidé de transmettre le WP.29-150-11 au Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) aux fins d'examen à sa session de mai 2010, et d'évaluer la nécessité de créer un groupe de travail informel.

5. À sa quarante-septième session, en mai 2010, le GRSP a examiné une proposition officielle présentée par l'expert de l'Australie (ECE/TRANS/WP.29/2010/81), ainsi qu'un nouveau document sans cote (GRSP-47-28) contenant une proposition de liste de travaux (transformée ensuite en mandat), et il a entériné la création d'un groupe de travail informel présidé par l'Australie, sous réserve de l'acceptation de l'AC.3.

6. Lors de la 151^e session du WP.29, en juin 2010, l'AC.3 a examiné une proposition officielle soumise par le représentant de l'Australie et accepté l'idée d'élaborer un RTM et d'établir le groupe de travail informel. L'AC.3 a en outre décidé que les principales tâches qui seraient confiées au groupe de travail informel seraient les suivantes:

- a) Confirmer la nécessité, du point de vue de la sécurité, d'élaborer un RTM compte tenu du nombre croissant de véhicules équipés d'un système de stabilité électronique; et
- b) Évaluer dans le même temps les éventuelles normes à introduire dans le futur RTM. La proposition a été incluse dans la liste des propositions d'élaboration de RTM, adoptée par l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28).

7. À la 154^e session du WP.29, en juin 2011, l'AC.3 a adopté le mandat du groupe de travail informel ainsi que son premier rapport d'activité (ECE/TRANS/WP.29/2011/87).

8. À la 157^e session du WP.29, en juin 2012, l'AC.3 a adopté le deuxième rapport d'activité du groupe de travail informel, ainsi qu'une modification de son mandat, afin de prévoir, dans un deuxième temps, l'inclusion dans le RTM du mannequin WorldSID femme du 5^e centile (ECE/TRANS/WP.29/2012/59). Le mandat modifié figure dans l'annexe 1.

9. À la cinquante et unième session du GRSP, en mai 2012, le groupe de travail informel avait soumis l'avant-projet de la partie II du RTM (GRSP-51-16).

10. À la 158^e session du WP.29, en novembre 2012, l'AC.3 a décidé que le mandat du groupe de travail informel durerait pour la première phase jusqu'en mars 2014, partant du principe qu'un projet officiel de RTM serait examiné par l'AC.3 en novembre 2012, mais que des retards étaient possibles. Il a aussi été relevé qu'en raison de l'incertitude du calendrier en ce qui concerne la validation du mannequin WorldSID femme du 5^e centile une proposition de délai pour la deuxième phase serait avancée séparément.

11. À la cinquante-deuxième session du GRSP, en décembre 2012, le groupe de travail informel a soumis l'avant-projet de la partie I et un projet plus élaboré de la partie II (GRSP-52-07).

12. À la cinquante-troisième session du GRSP, en mai 2013, le groupe de travail informel a soumis la proposition de Règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7) et la proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 (GRSP-53-05).

13. Le GRSP a accepté l'essentiel des modifications proposées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 contenues dans le document informel GRSP-53-05 et il a apporté un certain nombre de modifications supplémentaires au texte. Elles apparaissent clairement mises en évidence dans le document GRSP-53-23. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/7 tel que modifié par le document GRSP-52-23, afin qu'il puisse être mis à disposition en tant que document de travail pour examen par l'AC.3 en novembre 2013.

14. Détail des activités du groupe de travail informel:

Le groupe de travail informel a tenu les réunions suivantes:

- a) Première réunion à Bonn, du 16 au 18 novembre 2010;
- b) Deuxième réunion à Bruxelles, les 3 et 4 mars 2011;
- c) Troisième réunion à Washington, le 9 juin 2011;
- d) Quatrième réunion à Seoul, les 27 et 28 octobre 2011;
- e) Cinquième réunion à Londres, les 22 et 23 mars 2012;
- f) Sixième réunion à Munich, les 20 et 21 juin 2012;
- g) Septième réunion à Washington, les 20 et 21 septembre 2012;
- h) Huitième réunion à Paris, les 20 et 21 novembre 2012.

15. Le groupe de travail informel a également tenu une séance de rédaction par l'intermédiaire du système Webex le 7 février 2013.

16. Ont participé à ces réunions des représentants des organisations et des pays suivants: Allemagne, Australie, Canada, Chine, Commission européenne, États-Unis d'Amérique, France, Japon, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA).

17. Un certain nombre d'autres organisations, notamment des organismes de recherche, ont assisté à plusieurs réunions et des documents ont été amplement diffusés.

18. Les réunions étaient présidées par M. Robert Hogan, tandis que le secrétariat et le support technique étaient assurés par M. Thomas Belcher et M. Mark Terrell, du Département australien de l'infrastructure et des transports.

19. Le groupe de travail informel sur le RTM a collaboré étroitement avec le groupe de travail informel sur l'harmonisation des mannequins pour essai de choc latéral (groupe d'étude WorldSID), qui se réunissait en général immédiatement avant le groupe sur le RTM, ce qui permettait aux participants d'assister aux deux réunions.

20. De nombreux documents ont été cités ou élaborés par le groupe de travail informel, notamment des procès-verbaux et des exposés qui, avec les documents soumis par le GRSP, fournissent une chronologie de l'élaboration du RTM. Ces documents sont énumérés dans l'annexe 2 et ils peuvent être consultés sur le site Web de la CEE à l'adresse: <https://www2.unece.org/wiki/pages/viewpage.action?pageId=3178630>.

Annexe 1

Mandat révisé

Le groupe informel est principalement chargé des tâches suivantes:

- a) Examiner les travaux de recherche existants, notamment les résultats d'essais de choc, ainsi que la littérature;
- b) Coordonner ses résultats avec ceux des réunions du groupe informel du GRSP sur le mannequin WorldSID;
- c) Évaluer les besoins en matière de sécurité, et notamment analyser l'état actuel des décès et des blessures provoqués par des chocs latéraux contre des poteaux, par d'autres chocs latéraux ou par le renversement de véhicules, en tenant compte d'évolutions positives déjà acquises ou probables, comme l'introduction des systèmes de contrôle de stabilité; et cibler les catégories de véhicules à prendre en considération;
- d) Examiner les procédures d'essai possibles;
- e) Étudier les variations possibles dans les procédures d'essai concurrentes;
- f) Mettre au point des contre-mesures sur la base des procédures d'essai concurrentes présélectionnées;
- g) Calculer jusqu'à quel point ces contre-mesures seraient susceptibles d'atténuer la gravité des accidents;
- h) Évaluer les coûts et avantages des procédures d'essai présélectionnées (en incluant les données provenant d'un large éventail de pays, car les avantages peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre);
- i) Évaluer les possibles accroissements en termes de coûts et d'avantages résultant, par exemple, d'essais portant sur des individus plus petits (femme du 5^e centile) et les occupants d'un siège du côté non soumis au choc ou d'un siège arrière;
- j) Sélectionner une procédure d'essai préférée; et
- k) Préparer un projet de RTM – phase 1 (mannequin WorldSID homme du 50^e centile) pour examen par le GRSP, puis par le WP.29; et

- 1) Préparer un projet de RTM – phase 2 (mannequin WorldSID femme du 5^e centile) pour examen par le GRSP, puis par le WP.29.

Annexe 2

Documents des réunions du groupe de travail informel:

RD-01 National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA): 49 CFR Parts 571 and 585 Federal Motor Vehicle Safety Standards; Occupant Protection in Interior Impact; Side Impact Protection; Fuel System Integrity; Electric-Powered Vehicles: Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection; Side Impact Phase-In Reporting Requirements; Final Rule (2007)

RD-02 NHTSA (Office of Regulatory Analysis and Evaluation, National Centre for Statistics and Analysis): FMVSS No. 214 Amending Side Impact Dynamic Test: Adding Oblique Pole Test (2007)

RD-03 NHTSA & Abacus Technology Corporation: NHTSA Side Impact Research: Motivation for Upgraded Test Procedures

RD-04 NHTSA: 49 CFR Parts 571 and 598 Federal Motor Vehicle Safety Standards; Side Impact Protection; Side Impact Phase-In Reporting Requirements; Proposed Rule (2004)

RD-05 NHTSA: 49 CFR Parts 571 and 585 [Docket No. NHTSA–2008–0104] RIN 2127–AK27 Federal Motor Vehicle Safety Standards; Occupant Protection in Interior Impact; Side Impact Protection; Side Impact Phase-In Reporting Requirements (2008)

PSI-01-01 Draft Agenda for the First Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact gtr

PSI-01-02 Request for Country Data

PSI-01-03 Pole Definition

PSI-01-04 Summary of Existing Crash Test and Simulation Data

PSI-01-05 GRSP Informal Group on a Pole Side Impact gtr (WP.29 and GRSP Decisions, Draft Procedures and Terms of Reference)

PSI-01-06 Agenda for the first meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact gtr

PSI-01-07 Australian Department of Infrastructure and Transport: Pole Side Impact gtr: Assessment of Safety Need: Initial Data Collection

PSI-01-08 German Federal Highway Research Institute (BASt): Influence of Vehicle Stability Control on Accidents on Rural Roads – GRSP Informal Group on a Pole Side Impact gtr

PSI-01-09 Australian Department of Infrastructure and Transport & Monash University Accident Research Centre (MUARC): Evaluating Vehicle Technologies – Electronic Stability Control Using Australian Used Car Safety Ratings Data

PSI-01-10 NHTSA: US Side Impact Pole Test – Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 214

PSI-01-11 European Enhanced Vehicle-safety Committee (EEVC) Working Group 13 & Working Group 21: Accident Data: Side Impacts with Poles

PSI-01-12 Australian Department of Infrastructure and Transport: Summary of available test data

- PSI-01-13 Australian Department of Infrastructure and Transport: Summary of current pole tests
- PSI-01-14 Transport Canada: Pole Test Comparison of the WorldSID InfraRed - Telescoping Rod for Assessment of Chest Compression (IRTRACC), WorldSID Rib-Eye & euro side impact dummy (ES) 2 - rib extension (re)
- PSI-01-15 Australian Department of Infrastructure and Transport: Australian Pole Side Impact Research 2010 – A summary of recent oblique, perpendicular and offset perpendicular pole side impact research with WorldSID 50th
- PSI-01-16 NHTSA: Calculating Benefits for Oblique Pole Side Impact Rulemaking
- PSI-01-17 EEVC Working Group 13 & Working Group 21: Cost/Benefit of Side Impact Test Procedures
- PSI-01-18 Transport Canada: WorldSID Positioning – Sub-Committee Update
- PSI-02-01 Draft Agenda for the 2nd Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-02-02 First Progress Report of the Informal Group on a Pole Side Impact (PSI) GTR
- PSI-02-03 Minutes of the First Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-02-04 Agenda for the 2nd meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-02-05 NHTSA: FMVSS No. 226 – Ejection Mitigation Final Rule
- PSI-02-06 Australian Department of Infrastructure and Transport: Pole Side Impact GTR: Assessment of Safety Need: Updated Data Collection
- PSI-02-07 Renault & PSA Peugeot Citroen: Pole Side Impact Accident Data – France National & LAB Data
- PSI-02-08 Australian Department of Infrastructure and Transport: Application/Scope of PSI gtr (draft for discussion)
- PSI-02-09 Integrated Project on Advanced PROtection SYStems (APROSYS): Car to Pole Side Impact Activities
- PSI-02-10 NHTSA: WorldSID Crash Testing
- PSI-02-11 NHTSA: Discussion of Injuries in Pole Side Impact Crashes – NHTSA’s Motivation for Upgrading the Side Impact Test Procedures & Benefit Analysis
- PSI-02-12 BAST: Accident Data: Side Impacts with Poles – Informal Group on a Pole Side Impact gtr (PSI)
- PSI-02-13 Australian Department of Infrastructure and Transport: Analysis of Vehicle Structural Deformation in Oblique, Perpendicular, and Offset Perpendicular Pole Side Impact
- PSI-02-14 NHTSA: Real World Need for Oblique Test
- PSI-02-15 ISO/WG6 & ACEA-TFD: Update on the WorldSID Injury Risk Curves
- PSI-02-16 Australian Department of Infrastructure and Transport: Fatalities and Serious Injuries in Side Impact Crashes by Age – Victoria, Australia, 2000-2009

- PSI-02-17 University of Michigan Transportation Research Institute: Effects of Occupant Age on AIS 3+ Injury Outcome Determined from Analyses of Fused National Automotive Sampling System (NASS)/Crash Injury Research (CIREN) Data
- PSI-02-18 BMW Group: Side Pole Impact Accidents and Vehicle Testing
- PSI-02-19 Australian Department of Infrastructure and Transport: Research Proposal – Quantitative analysis of Side Impact injuries, and effectiveness of existing countermeasures; Extension of existing work on side airbag effectiveness
- PSI-03-01 Agenda for the 3rd Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact gtr
- PSI-03-02 Minutes of the Second Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-03-03 Australian Department of Infrastructure and Transport & Transport Canada: Joint Australian and Canadian Pole Side Impact Research
- PSI-03-04 Australian Department of Infrastructure and Transport: Pole Side Impact GTR: Assessment of Safety Need: Updated Data Collection
- PSI-03-05 Australian Department of Infrastructure and Transport: Fatalities and Serious Injuries in Side Impact Crashes by Impact Type, Occupant Age and Year of Vehicle Manufacture, Victoria, Australia, 1999-2010
- PSI-03-06 NHTSA: Incremental Benefits Perpendicular to Oblique Configuration
- PSI-03-07 MUARC: Data Analysis to Investigate the Injury Profile of Near-Side, Side Impact Crashes: a Comparison of Injury Risk between Pole and Vehicle-Vehicle Impacts
- PSI-03-08 Australian Department of Infrastructure and Transport: Scope of the gtr (draft for discussion)
- PSI-03-09 Australian Department of Infrastructure and Transport: Options for the 5th Female
- PSI-03-10 BAST: Accident Data: Side Impacts with Poles
- PSI-03-11 BMW Group: WorldSID 50M – Injury Criteria
- PSI-03-12 NHTSA: Repeatability of Oblique Test Configuration
- PSI-04-01 Agenda for the 4th Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact gtr
- PSI-04-02 Minutes of the Third Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact gtr
- PSI-04-03 Australian Department of Infrastructure and Transport: Joint Australian and Canadian Pole Side Impact Research
- PSI-04-04 French Technical Union for the Automobile, Motorcycle and Cycle Industries (UTAC): 4th Meeting of the GRSP Informal Group on Pole Side Impact gtr
- PSI-04-05 Australian Department of Infrastructure and Transport: Safety Need – High Level Figures
- PSI-04-06 Australian Department of Infrastructure and Transport: gtr Scope – N₁ Occupant Fatalities in Australia
- PSI-04-07 Australian Department of Infrastructure and Transport: Options for Addressing Gap in Readiness between WorldSID Male 50th and WorldSID Female 5th in Drafting the Pole Side Impact gtr

- PSI-04-08 Australian Department of Infrastructure and Transport: Analysis of Australian National Crash In-Depth Study (ANCIS) Pole Side Impact Cases by Angle of Impact
- PSI-04-09 NHTSA: Exclusions (in FMVSS 214)
- PSI-04-10 OICA: Scope of GTR – Pole Side Impact – Commercial Vehicle Use and Data
- PSI-04-11 Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC)/Japan: Japanese Proposal and Research Plan
- PSI-04-12 Australian Department of Infrastructure and Transport: Draft Outline of Preamble of the gtr
- PSI-04-13 Australian Department of Infrastructure and Transport: Draft Text of the Regulation of the gtr (NB a revised draft of this text was circulated to PSI Informal Group members on 4 November 2011 as a working document)
- PSI-05-01 Agenda for the 5th Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-05-02 Minutes of the Fourth Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-05-03 MUARC: Analysis of In-depth and Mass Crash Data to Inform the Development of the Pole Side Impact Global Technical Regulation
- PSI-05-04 BASt: Pole Side Impact Accidents in Germany
- PSI-05-05 Australian Department of Infrastructure and Transport & Transport Canada: Joint Australian and Canadian Pole Side Impact Research
- PSI-05-06 JASIC/Japan: Research TEST Result & Japanese Proposal
- PSI-05-07 OICA: Pole Side Impact Protection – Cost Data – Based on Studies from EEVC and NHTSA
- PSI-05-08 Australian Department of Infrastructure and Transport: Safety Need – High Level Figures
- PSI-05-09 OICA: Scope of gtr – Pole Side Impact – Exemption of Commercial Vehicles
- PSI-05-10 Australian Department of Infrastructure and Transport: The Importance of Pole Side Impact Alignment Accuracy
- PSI-06-01 Agenda for the 6th Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-06-02 Minutes of the Fifth Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-06-03 MUARC: Further Injury Risk Analysis and the Cost-effectiveness of Enhanced Side Impact Protection in the Form of a GTR for PSI Crashes
- PSI-06-04 Australian Department of Infrastructure and Transport & Transport Canada: Joint Australian and Canadian Pole Side Impact Research
- PSI-06-05 UTAC: Pole Side Impact Test on European Berline
- PSI-06-06 Australian Department of Infrastructure and Transport: Safety Need – High Level Figures

- PSI-06-07 Australian Department of Infrastructure and Transport: Category 2 Vehicles: Australian Sales and Safety Need Data
- PSI-06-08 ISO WorldSID 50th Task Group: Update to GTR Pole Side Impact
- PSI-06-09 NHTSA: WorldSID 50th TEG: Status Report
- PSI-06-10 Medical College of Wisconsin: Preliminary Analysis of Shoulder Traumas from the CIREN Database
- PSI-06-11 Audi: Occupant Loading in Pole Side Impact
- PSI-06-12 NHTSA: Pole Side Impact Vehicle Tests: WorldSID Dummy Data
- PSI-06-13 Australian Department of Infrastructure and Transport & Transport Canada: Summary of Rib Deflection Responses
- PSI-07-01 Agenda for the 7th Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-07-02 Minutes of the Sixth Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-07-03 Australian Department of Infrastructure and Transport & Transport Canada: Joint Australian and Canadian Pole Side Impact Research
- PSI-07-04 Korea Automobile Testing & Research Institute: Evaluation of WorldSID and ES2 Dummy in Pole Side Impact
- PSI-07-05 Medical College of Wisconsin: Deflection Responses from Post Mortem Human Subject (PMHS) in Oblique Side Impact Sled Tests
- PSI-07-06 Medical College of Wisconsin & NHTSA Vehicle Research Test Centre: WorldSID Abdomen Tests
- PSI-07-07 OICA: Proposal for PSI gtr Scope
- PSI-07-08 OICA: Van and Passenger Car Dimensions
- PSI-07-09 OICA: Preamble Text for Pole Side Impact Global Technical Regulation
- PSI-07-10 Japanese Proposal for Narrow Vehicles (Kei Cars, Etc.) (Impact Velocity)
- PSI-07-11 Beyond Safe – Bringing Physics into Models: Effect of Seating Height in Side Impact
- PSI-07-12 RDW: Shoulder Loading of WorldSID 50th
- PSI-07-13 BMW Group: WorldSID 50th percentile Shoulder Assessment – Industry Proposal
- 8th Meeting
- PSI-08-01 Agenda for the 8th Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-08-02 Minutes of the Seventh Meeting of the GRSP Informal Group on a Pole Side Impact GTR
- PSI-08-03 GTR on Pole Side Impact: Timetable
- PSI-08-04 MUARC: Assessment of the Need for, and the Likely Benefits of, Enhanced Side Impact Protection in the Form of a Pole Side Impact Global Technical Regulation
- PSI-08-05 OICA: Preamble to GTR Pole Side Impact Scope Discussions

- PSI-08-06 OICA: German In-Depth Accident Study (GIDAS) Accident Analysis Pole Side Impact with CVs
- PSI-08-07 OICA: Proposed Scope
- PSI-08-08 WorldSID 50th Injury Risk Curves
- PSI-08-09 Rationale Behind the Shoulder Assessment Criteria for WorldSID
- PSI-08-10 LAB: Pole Side Impact Cost/Benefit Study, French Data
- PSI-08-11 Draft Text of the PSI Regulation
- PSI-08-12 Draft Preamble – Global Technical Regulation No. XX Pole Side Impact
- PSI-08-13 Lenard, J., Frampton, R., Kirk, A., Morris, A., Newton, R., Thomas, P., Fay, P.: Accidents, Injuries and Safety Priorities for Light Goods Vehicles in Great Britain.

Annexe III

Projets d'amendements au Règlement n° 14

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3 (voir par. 20 du présent rapport)

...

Ajouter un nouveau paragraphe 5.3.8.8, ainsi conçu:

«5.3.8.8 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 5.3.8.1, des positions ISOFIX ne sont pas exigées pour les ambulances ou les corbillards ainsi que pour les véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de maintien de l'ordre.»

Annexe 1, ajouter un nouveau point 7, ainsi conçu:

«7. Utilise l'exemption de dispositif ISOFIX autorisée par le paragraphe 5.3.8.8: Oui/Non/2».

Les points 7 à 19 deviennent les points 8 à 20.

Annexe IV

Projets d'amendements au Règlement n° 16

**Amendements adoptés concernant le document
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/3
(voir par. 23 du présent rapport)**

...

Paragraphe 8.1.9, modifier comme suit:

«8.1.9 Dans le cas d'un ... clairement visible le pare-soleil ou le ciel de toit dans l'habitacle du véhicule.

Si le véhicule n'est pas équipé d'un pare-soleil ou d'un ciel de toit, l'étiquette de mise en garde doit être positionnée de telle sorte qu'elle soit visible à tout moment.

Dans le cas d'un coussin gonflable frontal équipant d'autres sièges du véhicule, ...».

...

Annexe V

Projets d'amendements au Règlement n° 17

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/5 (voir par. 26 du présent rapport)

Paragraphe 2.9, modifier comme suit:

«2.9 “*Strapontin*”, un siège **qui est** replié en temps normal, peut être facilement utilisé **et est conçu** pour un usage occasionnel par un occupant.».

...

Annexe VI

Projets d'amendements au Règlement n° 94

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-53-27 (voir par. 35)

Paragraphe 6.2.2, modifier comme suit:

«6.2.2 Dans le cas d'un ... clairement visible le pare-soleil ou le ciel de toit dans l'habitacle du véhicule.

Si le véhicule n'est pas équipé d'un pare-soleil ou d'un ciel de toit, l'étiquette de mise en garde doit être positionnée de telle sorte qu'elle soit visible à tout moment.

Dans le cas d'un coussin gonflable frontal équipant d'autres sièges du véhicule, ...».

Annexe VII

Projets d'amendements au nouveau Règlement sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/12 (voir par. 44 du présent rapport)

...

Paragraphe 7.1.2.1, modifier comme suit:

«7.1.2.1 Le mannequin doit être équipé, **selon les cas, de l'un des dispositifs** d'application de la force décrits à l'annexe 21. **Il doit être** installé dans le dispositif de retenue, conformément au présent Règlement et compte tenu des instructions du fabricant, les sangles ayant le degré de mou prescrit au paragraphe 7.1.3.5, et ce quel que soit le système employé.»

...

Annexe 21, modifier comme suit (les titres et les tableaux):

«Annexe 21

Dispositif d'application de la force I

...

N°	Numéro de pièce	Désignation	Spécifications	Nombre
1	PV000009.1	Sangle de tête – 39 mm	-	1
2	PV000009.2	Sangle d'épaule lh/rh 39 mm	-	2
3	PV000009.3	Sangle d'entrejambe – 39 mm	-	1
4	PV000009.4	Sangle de hanche – 39 mm	-	1
5	102 18 31	Type de texture (30 x 17)	Point: 77, fil: 30, couleur; SABA gris	8
6	PV000009.5	Boucle en plastique		2
7	PV000009.6	Type de texture (2 x 37)	Point: 77, fil: 30, couleur; SABA gris	2

Longueurs	(+/- 5 mm)					
	<i>Mannequin Q 0</i>	<i>Q 1</i>	<i>Q 1,5</i>	<i>Q 3</i>	<i>Q 6</i>	<i>Q 10</i>
Sangle de tête	1 000 mm	1 000 mm	1 000 mm	1 200 mm	1 200 mm	1 200 mm
Sangle d'épaule	750 mm	850 mm	950 mm	1 000 mm	1 100 mm	1 300 mm

Longueurs	(+/- 5 mm)					
	<i>Mannequin Q 0</i>	<i>Q 1</i>	<i>Q 1,5</i>	<i>Q 3</i>	<i>Q 6</i>	<i>Q 10</i>
Sangle d'entrejambe	300 mm	350 mm	400 mm	400 mm	450 mm	570 mm
Sangle de hanche	400 mm	500 mm	550 mm	600 mm	700 mm	800 mm
Dimension X	120 mm	130 mm	140 mm	140 mm	150 mm	1 600 mm

Sangle:			
Largeur:	Épaisseur:	Allongement:	Résistance:
39mm +/- 1mm	1mm +/- 0,1mm	5,5 – 6,5 %	min.15 000 N

Type de texture	Force minimale requise
12 x 12 mm	3,5 kN
30 x 12 mm	5,3 kN
30 x 17 mm	5,3 kN
30 x 30 mm	7,0 kN

...

Dispositif d'application de la force II

...

N°	Désignation	Spécifications	Nombre
1	Sangle principale – 39 mm	-	1
2	Sangle de hanche (supérieure/inférieure) – 39 mm	-	2
3	Type de texture (30 x 17)	Point: 77, fil: 30	4

Longueurs	(+/- 5 mm)					
	<i>Q 0</i>	<i>Q 1</i>	<i>Q 1,5</i>	<i>Q 3</i>	<i>Q 6</i>	<i>Q 10</i>
Sangle principale (A)	1 740 mm	1 850 mm	1 900 mm	2 000 mm	2 000 mm	2 100 mm
Sangle de hanche (B)	530 mm	560 mm	640 mm	600 mm	660 mm	700 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

Sangle:			
Largeur:	Épaisseur:	Allongement:	Résistance:
39mm +/- 1mm	1mm +/- 0,1mm	5,5 – 6,5 %	min.15 000 N

Type de texture	Force minimale requise
12 x 12 mm	3,5 kN
30 x 12 mm	5,3 kN
30 x 17 mm	5,3 kN
30 x 30 mm	7,0 kN

...».

Annexe VIII

Amendements collectifs – Règlements n^{os} 12, 94 et 95

**Amendements adoptés concernant le document
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/6
(voir par. 47 du présent rapport)**

**A. Proposition de complément 3 à la série 04 d'amendements
au Règlement n^o 12 (Protection du conducteur contre le mécanisme
de direction en cas de choc)**

Ensemble du texte du Règlement, sans objet en français.

Paragraphe 5.5.1, modifier comme suit:

«5.5.1 Protection contre les chocs électriques
...».

**B. Proposition de complément 5 à la série 02 d'amendements
au Règlement n^o 94 (Protection des occupants en cas
de collision frontale)**

Ensemble du texte du Règlement, sans objet en français.

Paragraphe 5.2.8.1, modifier comme suit:

«5.2.8.1 Protection contre les chocs électriques
...».

**C. Proposition de complément 4 à la série 03 d'amendements
au Règlement n^o 95 (Protection des occupants en cas
de collision latérale)**

Ensemble du texte du Règlement, sans objet en français.

Paragraphe 5.3.6.1, modifier comme suit:

«5.3.6.1 Protection contre les chocs électriques
...».

Annexe IX

[Anglais seulement]

List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 email : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Mary Versailles (USA) Phone : +1 202 366 20 57 Fax : +1 202 493 29 90 email : mary.versailles@dot.gov	December 2015	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 email : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2013	OICA
Hydrogen and fuel cells subgroup safety (SGS)	Mr. Kazuyuki Narusawa (Japan) Phone : +81 4-22413218 Fax : +81 4-22768604 email : narusawa@ntsel.go.jp	Expired	USA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 email : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 email: richard.damm@bmvbs.bund.de	June 2014	
Pole Side Impact (PSI)	Mr. Robert Hogan (Australia) Phone : +61 2 62 74 72 66 Fax : +61 2 62 74 74 77 email : robert.hogan@infrastructure.gov.au	March 2014	
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 email : nha.nguyen@dot.gov	December 2014	Japan
Rechargeable Energy Storage Systems (REESS)	Mr. G. Kellermann (Germany) Phone : +49 228 300 43 04 Fax : +49 228 300 807 43 04 email : gerd.kellermann@bmvbs.bund.de	November 2014	OICA