



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

Soixante-troisième session
Genève, 14-18 mai 2018

Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa soixante-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 ONU n° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour)	4	4
IV. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour)	5–7	4
A. Proposition d'amendement 2 (phase 2)	5	4
B. Proposition d'amendement 3	6	5
C. Proposition d'amendement 4	7	5
V. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour)	8	5
VI. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 de l'ordre du jour)	9–10	6
VII. Règlement technique mondial ONU sur les véhicules électriques (point 6 de l'ordre du jour)	11–12	6
VIII. Règlement ONU n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 7 de l'ordre du jour)	13–14	7
IX. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour)	15–16	7
X. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)	17–18	7
XI. Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges) (point 10 de l'ordre du jour)	19–20	8



XII.	Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 11 de l'ordre du jour)	21	8
XIII.	Règlement ONU n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 12 de l'ordre du jour)	22	8
XIV.	Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 13 de l'ordre du jour)	23	9
XV.	Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) (point 14 de l'ordre du jour)	24–25	9
XVI.	Règlement ONU n° 94 (Choc avant) (point 15 de l'ordre du jour)	26	9
XVII.	Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 16 de l'ordre du jour)	27	10
XVIII.	Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 17 de l'ordre du jour)	28	10
XIX.	Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 18 de l'ordre du jour).....	29	10
XX.	Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 19 de l'ordre du jour)	30–36	10
XXI.	Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 20 de l'ordre du jour)	37	12
XXII.	Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 21 de l'ordre du jour)	38	12
XXIII.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 22 de l'ordre du jour)	39	12
XXIV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 23 de l'ordre du jour).....	40–41	12
XXV.	Amendements communs aux Règlements ONU nos 16, 44, 94, 129 et 137 (point 24 de l'ordre du jour)	42–43	13
XXVI.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 25 de l'ordre du jour)	44	14
XXVII.	Questions diverses (point 26 de l'ordre du jour)	45–54	14
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales	45–46	14
	B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP.....	47	14
	C. Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (HTIEV) et participation des groupes de travail à cette tâche	48	14
	D. Points à retenir de la session de mars 2018 du WP.29	49	15
	E. Machine tridimensionnelle point H	50	15
	F. Systèmes de transport intelligents.....	51	15
	G. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size)	52	15
	H. Résolution mutuelle n° 1	53	16
	I. Hommages	54	16
XXVIII.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 27 de l'ordre du jour)	55	16
Annexes			
I.	Liste de documents informels sans cote officielle (GRSP-63-...) distribués pendant la session		18
II.	Projet de mandat du groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons.....		21

III.	Proposition d'amendements au Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes).....	24
IV.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)	25
V.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité).....	26
VI.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges)	27
VII.	Mandat du groupe de travail informel du Règlement n° 22 (Casques de protection)	28
VIII.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Choc latéral).....	30
IX.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants)	31
X.	Projets d'amendements collectifs aux Règlements ONU n°s 16, 44, 94, 129 et 137	34
XI.	Liste des groupes de travail informels du GRSP	40

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-troisième session à Genève du 14 au 18 mai 2018, sous la présidence de M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays ci-après ont participé, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et 2) : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (Royaume-Uni), Suède, Suisse, et Tchéquie. Un expert de la Commission européenne était aussi présent. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après ont également participé : Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association européenne pour la coordination de la représentation des consommateurs pour la normalisation (ANEC), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Consumers International, Fédération européenne des cyclistes, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Global NCAP) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

2. La liste des documents informels distribués pendant la session figure à l'annexe I du présent rapport.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/1 ;
Document informel GRSP-63-06.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/1 et Add.1) proposé pour la soixante-troisième session en y ajoutant les nouveaux points 26 g), 26 h), 26 i) et 27, ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-63-06). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure à l'annexe XI du présent rapport.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/34.

4. L'expert du Royaume-Uni, au nom du Président du groupe de travail informel de la phase 2 du Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) n° 7, a informé le GRSP que les activités du groupe de travail informel n'avaient pas progressé et qu'aucune nouvelle information relative à la future élaboration du RTM ONU n'était à signaler. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que le Centre de recherche et d'essai sur les véhicules de l'Administration nationale de la sécurité routière reprendrait et mènerait à terme ses activités d'essai concernant les critères de blessure d'ici à la fin 2018.

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

A. Proposition d'amendement 2 (phase 2)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/3.

5. L'expert de l'Allemagne, au nom du Président du groupe de travail informel, a présenté la version unifiée du projet d'amendement 2 au RTM ONU n° 9 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/2), qui visait à introduire les éléments suivants : a) jambe d'essai souple (FlexPLI), et b) nouvelle zone d'impact du pare-chocs et valeurs de référence de l'évaluation des blessures. Il a aussi présenté la version finale du rapport de situation du groupe de travail informel (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/3). Comme suite à la suggestion de l'expert de la République de Corée, il a annoncé qu'un éventuel amendement à la partie A du RTM ONU (justifications techniques) serait soumis à l'avenir en vue de rendre compte des activités du groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons. Le Groupe de travail a recommandé que la proposition d'amendement 2 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/2) et le rapport final de situation (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/3) soient inscrits au registre mondial dans leur version initiale. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition et la version finale du rapport au WP.29 et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2018 en tant que projet d'amendement 2 au RTM ONU n° 9.

B. Proposition d'amendement 3

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5.

6. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que l'Administration nationale de la sécurité routière avait publié un avis relatif à la proposition de réglementation concernant l'établissement des prescriptions actuellement applicables aux essais réalisés à l'aide d'une tête d'essai, conformément à la proposition du GRSP. Les travaux relatifs à cette question étaient toutefois à l'arrêt en raison des priorités de l'Administration. L'expert de la Commission européenne a recommandé de hâter ce processus pour garantir l'harmonisation des dispositions applicables.

C. Proposition d'amendement 4

Document(s) : Documents informels GRSP-63-19 et GRSP-63-20.

7. L'expert de la République de Corée a informé le Groupe de travail que l'équipe spéciale des systèmes déployables de protection des piétons était devenu un groupe de travail informel aux sessions de mars 2018 du WP.29 et de l'AC.3 (voir ECE/TRANS/WP.29/1137, par. 44 et 155). Il a toutefois déploré le peu de participation des Parties contractantes aux Accords de 1958 et 1998 et a de nouveau encouragé les Parties contractantes à participer en plus grand nombre. Il a présenté le rapport de situation (GRSP-63-19) du groupe de travail informel et son mandat (GRSP-63-20), comme convenu par les experts à la première réunion du groupe de travail informel, tenue à Francfort (Allemagne) du 12 au 18 avril 2018. La question a été soulevée de savoir si l'examen de la proposition d'amendement 3 pouvait être fusionné avec celui de la proposition d'amendement 4. L'expert de l'OICA a recommandé de conserver deux propositions distinctes pour les tests sur la nouvelle tête d'essai et pour les systèmes déployables de protection des piétons, afin d'éviter les perturbations et les retards. En outre, le GRSP s'est dit favorable à la demande de participation de l'expert de la République de Corée aux activités du groupe de travail informel. Enfin, Le Groupe de travail a adopté le document GRSP-63-20 tel que reproduit dans l'annexe II du présent rapport et demandé à l'expert de la République de Corée de le soumettre aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.3.

V. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/AC.3/49,
ECE/TRANS/WP.29/2018/75 ;
Document informel GRSP-63-29.

8. L'expert des États-Unis d'Amérique, co-président du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU n° 13, a informé le Groupe de travail des progrès du groupe. Il a présenté un projet de rapport sur sa deuxième réunion (GRSP-63-29), tenue à Torrance (États-Unis d'Amérique) du 5 au 7 février 2018. Il a indiqué que la réunion avait bénéficié des contributions d'environ 60 experts concernant les travaux de réglementation relatifs, notamment, à la compatibilité des matériaux, l'embout de remplissage, l'essai de rupture par contrainte de longue durée sur les systèmes de stockage de l'hydrogène et la mise à jour de la procédure d'essai prescrite dans le RTM ONU. Il a ajouté qu'en raison de la taille importante du groupe de travail informel, il conviendrait de créer cinq équipes spéciales pour traiter certaines questions techniques particulières liées à la phase 2. Enfin, il a signalé que le mandat du groupe de travail informel avait été soumis à la session de juin 2018 de l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/2018/75) pour approbation et annoncé la tenue prévue des prochaines réunions de ce groupe du 24 au 26 juin 2018 à Séoul, puis en octobre 2018, en Europe. L'expert de l'OICA a encouragé les Parties contractantes du GRSP à participer en plus grand nombre aux activités du groupe de travail informel.

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

9. Le Président du Groupe de travail, au nom du Président du groupe de travail informel, a informé le GRSP que l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis souhaitait renoncer à la présidence du groupe de travail informel en raison de son manque de ressources et de la réorganisation de ses priorités ; il a appelé à trouver rapidement une solution. L'expert de l'Allemagne a insisté, comme il l'avait déjà fait à la session de décembre 2017 du GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62, par. 10), sur la nécessité d'achever le plus vite possible les additifs à la Résolution mutuelle n° 1, visant à intégrer des spécifications concernant les dispositifs d'essai anthropomorphiques (mannequins d'essai de choc), notamment les mannequins pour essais de choc latéral (par exemple, le mannequin WorldSID du 50^e centile). Déplorant le peu de progrès réalisés à cet égard, il a dit espérer qu'une recommandation de solution soit soumise conjointement par le représentant du Royaume-Uni et par sa délégation aux sessions de juin 2018 du WP.29 et de l'AC.3.

10. L'expert de la Suède a informé le Groupe de travail que l'administration de son pays prévoyait d'étudier les mannequins actuellement commercialisés pour déceler d'éventuelles carences dans la couverture de l'ensemble des catégories d'occupants. L'expert de la Commission européenne a ajouté que celle-ci était également intéressée par cette activité et disposée à offrir sa coopération.

VII. Règlement technique mondial ONU sur les véhicules électriques (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/138 et ECE/TRANS/WP.29/2017/143.

11. Le Président du Groupe de travail a indiqué que le RTM ONU n° 20 avait été établi à l'occasion des sessions de mars 2018 du WP.29 et de l'AC.3. Au nom du Président du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU n° 20, il a informé le GRSP que le groupe de travail informel respectait le calendrier arrêté et traitait les points convenus, à savoir la propagation thermique et le comportement des autobus pendant les essais. Il a annoncé que la prochaine réunion du groupe de travail informel devait se tenir du 11 au 13 septembre 2018, en Suède. Il a aussi informé le Groupe de travail que les documents ainsi que le rapport de la dernière réunion du groupe de travail informel pouvaient être consultés à l'adresse : <https://wiki.unece.org/display/trans/EVS+16th+session>.

12. L'expert du Japon a annoncé qu'il œuvrerait, de concert avec les experts de la Commission européenne et de l'OICA, à transposer les dispositions du RTM ONU dans le Règlement ONU n° 100. Enfin, le Groupe de travail a décidé de reprendre, à sa session de décembre 2018, l'examen des progrès des travaux du groupe de travail informel.

VIII. Règlement ONU n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/11 ;
Document informel GRSP-63-02.

13. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/11, confirmant que les homologations de type délivrées en application des séries d'amendements antérieures devaient toujours être acceptées, conformément au projet de Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent (ECE/TRANS/WP.29/2017/107). Le Groupe de travail a adopté sans le modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/11 et prié le secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 11, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

14. L'expert de la France a présenté le document GRSP-63-02, qui avait pour objet d'aligner le texte français sur le texte anglais. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle que reproduite dans l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de rectificatif 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 11, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12 ;
Document informel GRSP-63-03.

15. Le Groupe de travail a pris acte du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12, qui visait à rectifier les dimensions des figures 1 et 1a de l'annexe 5. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12 tel que reproduit dans l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de rectificatif 2 à la révision 5 du Règlement ONU n° 14, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

16. L'expert de la France a présenté le document GRSP-63-03, dont l'objet était d'apporter des modifications de forme à l'annexe 1 du Règlement ONU. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition actualisée qui serait mise à l'ordre du jour de sa session de décembre 2018 par l'expert de la France.

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

Document(s) : Documents informels GRSP-63-04 et GRSP-63-23.

17. L'expert de la France a présenté le document GRSP-63-04, qui visait à actualiser les prescriptions de l'annexe XVI du Règlement ONU concernant l'installation des ceintures de sécurité. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle que reproduite dans l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 11 à la série 06 d'amendements et complément 4 à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 16, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

18. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-63-23, qui avait pour propos de préciser les prescriptions à appliquer aux fins de l'homologation des ceintures de sécurité pour conducteurs. Le GRSP a approuvé la proposition et décidé de conclure l'examen de celle-ci en fusionnant au point 24 de l'ordre du jour, les documents GRSP-63-23 et GRSP-63-01-Rev.1 (voir par. 42 ci-dessous).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/4 ;
Document informel GRSP-63-24.

19. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/4, qui faisait suite aux débats ayant eu lieu à la session de décembre 2018 du GRSP aux fins de préciser que les ceintures de sécurité et leurs composants devaient rester fonctionnels à la suite de l'essai de retenue. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle que modifiée par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 09 d'amendements au Règlement ONU n° 17, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

20. L'expert de l'Allemagne a aussi présenté le document GRSP-63-24, qui visait à apporter des précisions concernant la possibilité d'installer des sièges orientés vers le côté dans certaines classes d'autobus. L'expert des Pays-Bas a émis une réserve pour complément d'étude. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2018 sur la base d'une nouvelle proposition établie conjointement par les experts de l'Allemagne et de la Commission européenne.

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

Document(s) : Documents informels GRSP-63-18 et GRSP-63-26.

21. L'expert de la France a présenté le document GRSP-63-18, qui visait à apporter des améliorations au Règlement ONU n° 22. Il a noté qu'il convenait de mettre à jour les prescriptions d'essai en s'intéressant prioritairement à la question de l'accélération angulaire. Il a également présenté le mandat du groupe de travail informel du Règlement ONU n° 22 (GRSP-63-26), comme convenu par ce groupe à sa première réunion, tenue au Palais des Nations le 14 mai 2018. Le GRSP a adopté le document GRSP-63-26 tel que reproduit dans l'annexe VII du présent rapport. Enfin, il a décidé de reprendre, à sa session de décembre 2018, l'examen des progrès réalisés par le groupe de travail informel dans le cadre de ses travaux.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/5.

22. Le Groupe de travail a repris l'examen de cette question sur la base d'une proposition actualisée soumise par l'Allemagne (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/5), qui visait à modifier les prescriptions relatives à la fixation sur le banc d'essai d'une cabine montée sur le véhicule de manière à permettre l'utilisation de blocs rigides en matière composite et/ou de chandelles métalliques plutôt que de blocs de bois, et à la nécessité d'utiliser des câbles ou des chaînes pour assurer l'ancrage du véhicule aux fins de l'essai C. Le Groupe de travail a adopté la proposition sans modification et prié le secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/5 en tant que projet de complément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 29, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1. Le Groupe de travail a été informé qu'une question avait été soulevée à la session de février 2018 du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) concernant les accidents de la route mettant en jeu des camions, qui faisaient ressortir certains dysfonctionnements du mécanisme de direction. L'expert de l'Allemagne a précisé que le mécanisme de direction n'était pas visé par les dispositions du Règlement ONU n° 29 relatives aux essais.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6 ;
Documents informels GRSP-63-12 et GRSP-63-13.

23. L'expert des Pays-Bas a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6, qui visait à éviter que la ceinture se trouve dans une position qui puisse causer des lésions aux enfants utilisant des dispositifs de retenue de classe non intégrale. L'expert de la CLEPA a aussi retiré les documents GRSP-63-12 et GRSP-63-13, lesquels se rapportaient au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6.

XV. Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) (point 14 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 ;
Documents informels GRSP-63-17, GRSP-63-32 et exposé vidéo n° 1.

24. Le Groupe de travail a repris l'examen de la proposition mise à l'ordre du jour par l'expert de l'Allemagne (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10), qui avait pour objet de supprimer les essais statiques et d'améliorer les essais dynamiques réalisés sur les ancrages des sièges. L'expert de l'Allemagne a donné des éléments additionnels au GRSP dans le cadre d'un nouvel exposé (GRSP-63-32 et exposé vidéo n° 1), à l'appui de sa proposition. Il a relevé que les prescriptions actuelles du Règlement ONU n° 80 permettaient d'homologuer les systèmes de sièges d'autobus sur la base d'une procédure d'essai statique qui n'offrait pas un niveau de protection suffisant par comparaison avec la procédure d'essai dynamique. En outre, les essais effectués sur un modèle de siège avaient révélé que les occupants pouvaient être exposés à un risque élevé de décès ou de traumatisme grave en cas d'accident, par suite de l'arrachement de l'élément de fixation du siège. Enfin, il a informé le Groupe de travail que des défaillances comparables au niveau des fixations de sièges avaient été constatées lors d'accidents d'autobus, et que des décès ou des traumatismes graves étaient déjà à déplorer. Il a ajouté que l'administration allemande s'inquiétait du risque que des accidents graves de ce type se reproduisent à l'avenir. L'expert de la Fédération de Russie a proposé de reporter à la session de décembre 2018 du GRSP la décision sur cette question qui, selon lui, n'avait pas fait l'objet de suffisamment de recherches. Il a ajouté que la Fédération de Russie jugeait prématuré de supprimer les essais statiques du Règlement ONU n° 80 et a proposé de réviser les modalités de ce type d'essais. Il a également suggéré de modifier la méthode relative à la conduite des essais dynamiques à la lumière du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 et des résultats des recherches menées en Fédération de Russie. Il comptait présenter ces résultats, ainsi qu'un projet d'amendements au Règlement ONU n° 80, à la session de décembre 2018 du Groupe de travail. Plusieurs experts ont soulevé une réserve pour complément d'étude afin de consulter plus de données statistiques. L'expert de l'OICA a aussi demandé à disposer de plus de temps pour établir une proposition actualisée et demandé que le document GRSP-63-17 soit maintenu à l'ordre du jour de la prochaine session en tant que document de référence.

25. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2018 et a invité les experts à se mettre d'accord à cette occasion.

XVI. Règlement ONU n° 94 (Choc avant) (point 15 de l'ordre du jour)

26. Aucune information nouvelle n'a été communiquée au titre de ce point. Le Groupe de travail a décidé de traiter la question de la sécurité des véhicules de la catégorie L₇ (quadricycles) sous le point 23 de l'ordre du jour.

XVII. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 16 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40 ;
Document informel GRSP-63-07-Rev.1.

27. Le Groupe de travail a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40, qui visait à définir les conditions d'ouverture des portières après l'essai de choc. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-63-07-Rev.1, qui avait pour objet d'améliorer la faisabilité de l'essai proposé dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40, moyennant l'application d'une force moins importante au niveau de la portière. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40 tel que modifié par l'annexe VIII du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 7 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 95, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/7.

28. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition soumise par l'expert de l'OICA (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/7), qui visait à confirmer que les homologations de type existantes, délivrées en application d'une précédente série d'amendements, devaient continuer d'être acceptées. Le GRSP a adopté la proposition sans modification. Le secrétariat a été prié de la soumettre en tant que projet de complément 4 à la série 02 d'amendements et projet de complément 5 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 100, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

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

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

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/8,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/13,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/17,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/18,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/19,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/22 ;
Documents informels GRSP-63-08-Rev.1, GRSP-63-09, GRSP-63-10-
Rev.1, GRSP-63-11-Rev.1, GRSP-63-27, GRSP-63-28 et GRSP-63-30.

30. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/8, qui visait à intégrer dans le Règlement ONU n° 129 la définition de la sangle de fixation inférieure et des prescriptions y relatives, et la définition et les caractéristiques des ancrages pour fixation inférieure. Les experts de la Suède et de la CLEPA ont émis une réserve pour

complément d'étude. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette proposition sur la base d'un document révisé intégrant les modifications de forme suggérées par l'expert du Japon.

31. L'experte de l'Espagne a présenté, au nom du Groupe des services techniques du Règlement ONU n° 129, les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/13, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16, dans lesquels il était proposé que la boucle et le positionneur des sangles d'épaule puissent être ouverts indépendamment l'un de l'autre. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-63-11-Rev.1, qui portait modification du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14, ainsi que les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16. Enfin, le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16 tel que modifié par l'annexe IX du présent rapport. Il n'a pas adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/13. Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14 en tant que projet de complément 5 à la série 01 d'amendements, le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 en tant que projet de complément 4 à la série 02 d'amendements et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16 en tant que projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

32. L'experte de l'Espagne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/17 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/18, qui tendaient à préciser que les sièges rehausseurs i-Size (dispositifs améliorés de retenue pour enfants de classe non intégrale) étaient conçus pour des enfants mesurant jusqu'à 135 cm. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-63-28, en expliquant que le texte actuel du Règlement ONU était cohérent avec la prescription concernant l'inclinaison du dossier et qu'un ajustement destiné à tenir compte d'une taille supérieure à 135 cm relèverait d'une pure mesure de confort. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base de propositions actualisées.

33. L'experte de l'Espagne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/19, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/20, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/21 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/22, qui visaient à prévoir des dispositions plus adaptées concernant le déplacement de la tête du mannequin lorsque celle-ci franchissait le plan de référence DE lors des essais de choc avant et arrière réalisés à l'aide de dispositifs améliorés de retenue pour enfants faisant face vers l'avant. L'expert de l'Allemagne a fait valoir que le texte actuel du Règlement ONU permettait d'éviter le contact avec la tête. Il a ajouté que le comportement des mannequins avait ses limites et que, dans ce contexte, ces limites n'auraient pas d'incidence sur les résultats des essais. Le Président du GRSP a demandé à l'experte de l'Espagne de communiquer des justifications plus détaillées concernant les essais réalisés à l'aide de chariots et de préciser si ses propositions valaient également pour les essais menés sur les véhicules. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2018.

34. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-63-08-Rev.1, qui visait à harmoniser les Règlements ONU n°s 44 et 129 s'agissant des renseignements mis à la disposition des utilisateurs. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle que reproduite dans l'annexe IX du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre le document GRSP-63-08-Rev.1 en tant que projet de complément 8 à la série initiale d'amendements, et de l'intégrer au projet de complément 5 à la série 01 d'amendements (voir par. 31 ci-dessus), au projet de complément 4 à la série 02 d'amendements (voir par. 31 ci-dessus) et au projet de complément 1 à la série 03 d'amendements (voir par. 31 ci-dessus) au Règlement ONU n° 129, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

35. Le Groupe de travail a aussi examiné et adopté le document GRSP-63-10-Rev.1 concernant la réintroduction de parties de texte omises dans les propositions précédentes, tel que reproduit dans l'annexe VIII du rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre le document GRSP-63-10-Rev.1 en l'intégrant au projet de complément 5 à la série 01 d'amendements (voir par. 31 et 34), au projet de complément 4 à la série 02 d'amendements

(voir par. 31 et 34) et au projet de complément 1 à la série 03 d'amendements (voir par. 31 et 34) au Règlement ONU n° 129, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1.

36. Le Groupe de travail a pris acte du document GRSP-63-09, insistant sur la nécessité de rendre certaines informations clairement visibles pour les utilisateurs. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition actualisée, soumise par l'expert de la CLEPA. Il a aussi pris acte du document GRSP-63-27, qui visait à préciser la définition du terme « porte-bébé » ainsi que du document GRSP-63-30, qui avait pour objet de préciser que les homologations de type délivrées en application de la série 02 d'amendements devaient pouvoir continuer de faire l'objet d'extensions. Le Groupe de travail a donné son accord de principe concernant les deux propositions et prié le secrétariat de les distribuer sous une cote officielle à la session de décembre 2018 du GRSP.

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

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

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

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

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

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

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

Document(s) : Documents informels GRSP-63-14, GRSP-63-15 et GRSP-63-16.

40. Les experts du Global NCAP et de l'ANEC, au nom de Consumers International, ont présenté le document GRSP-63-14, dans lequel il était proposé d'intégrer, dans le domaine d'application du Règlement ONU n° 137, les véhicules de la catégorie L₇ (quadricycles), conformément aux recommandations du WP.29 (GRSP-63-15 et ECE/TRANS/WP.29/1141, par. 41) ayant pour objet de garantir aux occupants des véhicules de la catégorie L₇ une protection minimale en cas de choc. Ils ont également évoqué, à titre d'information, le document GRSP-63-16, qui portait sur l'action en justice d'intérêt public concernant la sécurité des véhicules motorisés menée en Inde. Ils ont ajouté que les quadricycles n'étaient pas régis par la même législation que les véhicules particuliers classiques et que la question de leur comportement aux chocs mériterait d'être traitée par le GRSP, comme l'avait recommandé le WP.29. Ils ont mis en avant le risque que des consommateurs privilégient pour leurs besoins l'achat d'un véhicule de ce type de préférence à une voiture classique sans être informés du manque de prescriptions de sécurité applicables, ce qui pouvait les exposer à de graves lésions en cas de choc. Ils ont indiqué que, lors de certains des essais menés par le NCAP, les ceintures de sécurité avaient lâché ou les coussins gonflables n'avaient pas joué leur rôle, ce qui montrait bien que les dispositifs de retenue installés sur ce type de véhicules et même leur comportement étaient d'un niveau largement inférieur à celui des voitures particulières de dimensions comparables. En outre, ils ont informé le Groupe de travail que les véhicules de la catégorie L₇ rencontraient un succès croissant, notamment parce qu'ils étaient considérés comme des solutions de mobilité écologiquement viables, et qu'on s'attendait à ce que leur nombre grandisse à l'avenir. Ils ont précisé que la proposition du Global NCAP et de

Consumers International visant à étendre aux véhicules de la catégorie L₇ le domaine d'application du Règlement ONU n° 137 serait conforme aux options envisagées concernant les vitesses d'essai et les critères de blessures biomécaniques qui permettent de garantir la sécurité des occupants, comme pour d'autres types de véhicules particuliers.

41. L'expert de la République de Corée a souscrit sans réserve au document GRSP-63-14, après avoir fait part de l'essor récent de ce type de véhicules sur les routes de son pays. L'expert de l'Italie a fait valoir que la masse et le groupe motopropulseur des véhicules de la catégorie L₇ étaient différents de ceux des véhicules de la catégorie M₁ et qu'il convenait de prendre en compte ces facteurs dans les essais de choc. L'expert de la Commission européenne a rappelé au GRSP qu'une étude réalisée par l'Union européenne (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/61, par. 31) sur une évaluation initiale de prescriptions additionnelles concernant la sécurité fonctionnelle des véhicules de cette catégorie pouvait être consultée à l'adresse : <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/5466/attachments/1/translations/en/renditions/native>.

Il était ressorti de l'étude que la fréquence des accidents de la route survenus en Europe et mettant en jeu ce type de véhicules n'était pas suffisamment élevée pour justifier un plan d'action en urgence. En outre, il a demandé à connaître la raison pour laquelle les véhicules de la catégorie L₆ n'étaient pas visés par la proposition. Il a rappelé au GRSP qu'il existait de nombreux Règlements ONU qui comprenaient des dispositions de sécurité relatives aux véhicules de la catégorie L₇. L'expert du Japon en a convenu, mais il a toutefois demandé que de plus amples recherches soient menées. L'expert de la Fédération de Russie, marquant son accord avec l'expert de la Commission européenne, s'est inquiété du risque d'élimination de cette catégorie de véhicules que pourrait entraîner un durcissement des prescriptions. L'expert de l'Inde s'est dit favorable à ce qu'une enquête plus approfondie soit menée sur les problèmes réels de sécurité en lien avec cette catégorie de véhicules, lesquels prenaient une place de plus en plus importante sur le marché indien. L'expert des Pays-Bas s'est dit favorable à ce que de plus amples recherches soient menées, et à ce qu'une solution équilibrée soit trouvée. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2018 et de maintenir le document GRSP-63-14 à l'ordre du jour comme document de référence.

XXV. Amendements communs aux Règlements ONU n°s 16, 44, 94, 129 et 137 (point 24 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/9 ;
Document informel GRSP-63-01-Rev.1.

42. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-63-01-Rev.1, portant modification du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27, lequel avait traité aux informations figurant sur l'étiquette de mise en garde en cas d'installation d'un dispositif de retenue pour enfants sur un siège avant équipé d'un coussin gonflable frontal actif. Le GRSP a constaté que la proposition englobait également le document GRSP-63-01-Rev.1 (voir par. 18 ci-dessus). Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27, tel que modifié par l'annexe X du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2018 du WP.29 et de l'AC.1 en tant que :

- a) Projet de série 08 d'amendements au Règlement ONU n° 16 ;
- b) Projet de complément 15 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44 ;
- c) Projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 94 ;
- d) Partie du projet de complément 5 à la série 01 d'amendements (voir par. 31 et 34 ci-dessus), du projet de complément 4 à la série 02 d'amendements (voir par. 31 et 34 ci-dessus) et du projet de complément 1 à la série 03 d'amendements (voir par. 31 et 34 ci-dessus) au Règlement ONU n° 129 ; et

e) Projet de complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 137.

43. Enfin, l'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/9.

XXVI. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 25 de l'ordre du jour)

44. L'expert de la Fédération de Russie a appelé de ses vœux un vrai débat sur la sécurité des enfants transportés par autobus. Il a suggéré que soient utilisées des sangles souples pour permettre le déplacement des ancrages en hauteur et faciliter le transport des enfants par autocar scolaire. Il a annoncé qu'un exposé serait fait à l'occasion de la session de décembre 2018 du Groupe de travail. L'expert de l'Allemagne a mis en avant la pertinence de cette question et le nombre élevé d'enfants décédés dans des accidents d'autocar. Il a souligné que l'utilisation de ceintures de sécurité à deux points ne suffisait pas et qu'un nouveau type de DRE devrait être mis au point en conséquence. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2018 sur la base d'un échange de données de recherches et d'une analyse statistique, qui devrait être communiquée par des experts des Parties contractantes (par exemple France, Suède et États-Unis d'Amérique).

XXVII. Questions diverses (point 26 de l'ordre du jour)

A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales

Document(s) : Documents informels GRSP-63-21, GRSP-63-22 et GRSP-63-31.

45. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-63-31, qui donnait un aperçu de la révision du règlement relatif à la sécurité générale des véhicules et du règlement relatif à la protection des piétons, adoptée récemment par l'Union européenne. Il a expliqué que l'un des points les plus importants traités dans le cadre de la révision, qui intéressaient le GRSP, était l'extension au pare-brise de la zone du véhicule utilisée dans le cadre des essais relatifs à la sécurité des piétons. Il a dit que la révision serait suivie de propositions au GRSP visant à aligner les Règlements ONU sous sa responsabilité.

46. L'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-63-21 concernant le travail d'harmonisation en cours entre la norme coréenne sur la sécurité des véhicules automobiles (KMVSS) et les Règlements ONU et les RTM ONU s'agissant de la protection des occupants et du système de contrôle de l'intégrité du carburant. Il a présenté la stratégie exposée dans la feuille de route du Programme coréen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (KNCAP) pour la période 2019-2023.

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

47. Comme suite à l'adoption de la phase 2 du RTM ONU n° 9 et du RTM ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques), le Président du GRSP a fait remarquer qu'il y manquait une liste des définitions et des sigles. Il a proposé de soumettre un document informel à la session de novembre 2018 du WP.29.

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

48. Le Groupe de travail a pris note des discussions relatives aux Directives générales concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et des dispositions transitoires qui y sont énoncées (ECE/TRANS/WP.29/2017/1044/Rev.2), adoptées à la session de

novembre 2017 du WP.29 ; ces discussions devaient se poursuivre dans le cadre des activités du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA). Il a aussi relevé que le montant total des engagements de financement reçus aux fins de la mise au point d'une base de données électronique pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA) ne permettrait pas d'assurer le fonctionnement de celle-ci au niveau de la CEE et que, par conséquent, l'offre faite par l'Allemagne d'héberger la DETA pendant l'exercice 2019-2020 restait la seule option viable. Le GRSP a aussi reçu des informations concernant l'application en ligne permettant de consulter et de mettre à jour les renseignements relatifs aux autorités et aux services techniques d'homologation de type nommés par les Parties contractantes à l'Accord de 1958, application disponible à l'adresse suivante : <https://www.unece.org/index.php?id=48465>. Les experts des Parties contractantes ont été invités à fournir les informations pertinentes.

D. Points à retenir de la session de mars 2018 du WP.29

49. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants de la 174^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1137).

E. Machine tridimensionnelle point H

50. Le Président du Groupe de travail a informé le Groupe, au nom du Président du groupe de travail informel de la machine tridimensionnelle point H que les travaux de celui-ci n'avaient pas progressé comme espéré. L'idée a été émise que les activités du groupe de travail informel pourraient être confiées à un nouveau groupe aux fins de l'élaboration de la Résolution mutuelle n° 1, comme l'avait suggéré l'expert de l'Allemagne à la session de décembre 2017 du GRSP (voir par. 9 ci-dessus).

F. Systèmes de transport intelligents

51. L'expert de la France s'est inquiété des modifications apportées au niveau de la conception de l'intérieur des véhicules automatisés, s'agissant notamment de la position des sièges. Il a souligné que la sécurité passive des véhicules était une valeur centrale de la protection des occupants qu'il s'agissait d'observer à l'avenir. L'expert de l'Allemagne a informé le Groupe de travail que son pays avait déjà commencé à mener des débats à ce sujet, auquel il attribuait une grande importance. Il a signalé au GRSP qu'il fallait aux concepteurs de véhicules davantage d'informations concernant les positions des sièges obligatoires prescrites par les Règlements ONU. L'expert de la Commission européenne a fait mention des travaux menés par un ensemble d'entités qui travaillaient sur de nouveaux types d'essais de choc, de mannequins et de postures (dont la station couchée) pour les véhicules automatisés. Le Président a souligné l'importance de cette thématique et invité l'expert de la CLEPA à rendre compte des travaux dudit ensemble à la session de décembre 2018 du Groupe de travail.

G. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size)

Document(s) : Documents informels GRSP-63-05.

52. L'expert de la France a retiré le document GRSP-63-05. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2018 sur la base d'un document révisé mis à l'ordre du jour par l'expert de la France.

H. Résolution mutuelle n° 1

Document(s) : Document informel GRSP-63-25.

53. L'expert de l'Allemagne a retiré le document GRSP-63-25, en expliquant au GRSP qu'il soumettrait un document plus complet à sa session de décembre 2018.

I. Hommages

54. Le Groupe de travail, ayant appris que M^{me} Y. Wärnfeldt (Suède) cesserait de participer à ses sessions, lui a rendu hommage pour ses nombreuses contributions aux travaux du GRSP et lui a souhaité plein succès dans ses futures activités.

XXVIII. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 27 de l'ordre du jour)

55. La soixante-quatrième session doit se tenir à Genève du 11 décembre à 9 heures 30 au 14 décembre 2018 à 12 heures 30. Le Groupe de travail a noté que la date limite de soumission au secrétariat de documents officiels était le 14 septembre 2018, soit 12 semaines avant la session. Le Groupe de travail a arrêté l'ordre du jour provisoire suivant :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête).
3. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) :
 - a) Proposition d'amendement 3 ;
 - b) Proposition d'amendement 4.
4. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
5. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral.
6. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques).
7. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).
8. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité).
9. Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges).
10. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).
11. Règlement ONU n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires).
12. Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).
13. Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)).
14. Règlement ONU n° 94 (Choc avant).
15. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral).
16. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).
17. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
18. Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
19. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à piles à combustible).
20. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau).
21. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
22. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).

23. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size)
24. Résolution mutuelle n° 1.
25. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar.
26. Élection du Bureau.
27. Questions diverses :
 - a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive ;
 - b) Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP ;
 - c) Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (HTIEV) et participation des groupes de travail à cette tâche ;
 - d) Points à retenir des sessions de juin et novembre 2018 du WP.29 ;
 - e) Machine tridimensionnelle point H ;
 - f) Systèmes de transport intelligents.

Annexe I

[Anglais seulement]

**Liste de documents informels sans cote officielle
(GRSP-63-...) distribués pendant la session**

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	EC	22	E	Collective amendments to UN Regulations Nos. 16, 44, 94, 129 and 137	(d)
02	France	7	E	Proposal for Corrigendum 1 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 11 (Door latches and hinges)	(d)
03	France	8	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 6 to the 07 series of amendments of Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(a)
04	France	9	E	Proposal for Supplement 11 to the 06 Series of amendments and Supplement 4 to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts, Isofix and I-size)	(d)
05	France	26(g)	E	Proposal for Corrigendum 1 to the 00 Series of amendments of Regulation No. [145] (Isofix anchorage systems)	(a)
06	(GRSP Chair) GRSP running order	1	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 9 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
07/ Rev.1	OICA	16	E	Proposal for Supplement 7 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(d)
08/ Rev.1	CLEPA	19	E	Proposal for various supplements to different series of amendments to UN Regulation No. 129 - To harmonize information provided to the end user in UN Regulations No.44 and 129	(d)
09	CLEPA	5	E	Proposal for Supplement 8 to the 00 series of amendments, Supplement 5 to the 01 series of amendments, Supplement 4 to the 02 series of amendments and Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 - To clarify certain information for users	(d)
10/ Rev.1	CLEPA	19	E	Proposal for Supplement 5 to the 01 series of amendments and Supplement 4 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
11/ Rev.1	CLEPA	19	E	Proposal for various supplements to different series of amendments to Regulation No. 129 - Opening of shoulder strap positioners	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
12	CLEPA	13	E	Proposal for Supplement 15 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems) - Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6	(a)
13	CLEPA	13	E	CLEPA analysis of belt contact width measurement (ref. ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/6)	(a)
14	Global NCAP and ANEC on behalf of CI	23	E	Proposal of amendment to UN Regulation No. 137 - Inclusion in the scope of the UN Regulation of L7 category of vehicles	(c)
15	Global NCAP and ANEC on behalf of CI	23	E	Letter of Global NCAP to the Chair of WP.29	(a)
16	Global NCAP and ANEC on behalf of CI	23	E	Note Prepared by the Global New Car Assessment Programme Public Interest Litigation Regarding Motor Vehicle Safety in India	(a)
17	OICA	14	E	Proposal for the 04 series of amendments to Regulation No. 80 (Strength of seats and anchorages (buses))	(c)
18	France	11	E	French considerations on UN Regulation No. 22	(a)
19	IWG-DPPS	3(c)	E	Status Report of the Informal Working Group of Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
20	IWG-DPPS	3(c)	E	Draft Terms of Reference for the Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(b)
21	Republic of Korea	26(a)	E	Harmonization of Crash Regulations in Korea	(a)
22	Republic of Korea	26(a)	E	Korean NCAP roadmap	(a)
23	Germany	9	E	Proposal for the 08 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
24	Germany	10	E	Proposal for amendments the 08 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats)	(a)
25	Germany	26(h)	E	Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)
26	IWG UN Regulation No. 22	11	E	Terms of Reference of the IWG	(d)
27	CLEPA	19	E	Proposal for Supplement 1 to the 03 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(b)
28	CLEPA	19	E	Response to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/17-18 submitted by Spain on behalf of the TSG - Approval categories and stature limits for booster seats	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
29	United States of America	4	E	Second meeting of the Informal Working Group on Hydrogen and Fuel Cell Vehicles Global Technical Regulation No. 13 (Phase 2)	(a)
30	CLEPA	19	E	Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(b)
31	EC	26(a)	E	Revision of the EU General Safety Regulation and Pedestrian Safety Regulation	(a)
32	Germany	14	E	UN Regulation No. 80 - Additional Information to GRSP-62-35	(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 an informal document.
- (d) Adopted and to be submitted to WP.29.

Annexe II

Projet de mandat du groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons

Texte adopté sur la base du document GRSP-63-20
(voir par. 7 du présent rapport)

A. Introduction

1. À la cinquante-sixième session du GRSP, en décembre 2014, la République de Corée a suggéré de préciser la procédure d'essai applicable aux systèmes déployables de protection des piétons, tels que les capots actifs. Avant cela, cette question n'avait été abordée que dans le cadre d'un document de travail établi en 2005 à la lumière des débats ayant mené à l'élaboration du RTM n° 9 ; il y était proposé d'élaborer une norme de certification pour les essais d'homologation de type applicables aux systèmes déployables actifs au niveau du capot (document INF GR/PS/141 Rev.1). Plusieurs Parties contractantes s'étaient servi de ce document comme de lignes directrices aux fins de la certification de ces systèmes. Néanmoins, la République de Corée a fait observer que, compte tenu de l'intérêt croissant pour ces systèmes déployables, il convenait de mettre au point une procédure plus détaillée et plus contraignante qui soit susceptible d'être également applicable dans le cadre de l'autocertification.

2. Comme suite à la suggestion de la République de Corée faite en novembre 2016 lors de la 170^e session du WP.29 et de la 48^e session de l'AC.3, l'un et l'autre de ces organes ont autorisé une équipe spéciale à rédiger un amendement au RTM n° 9. La République de Corée en assure la présidence, tandis que la fonction de secrétaire est assurée par l'OICA. L'idée était d'élaborer une nouvelle annexe au RTM n° 9 qui porterait sur la procédure d'essai applicable aux systèmes déployables, de modifier les paragraphes correspondants dans le texte actuel du RTM n° 9 et d'ajouter des paragraphes portant spécifiquement sur la procédure, le cas échéant.

3. L'équipe spéciale des systèmes déployables de protection des piétons s'est réunie : a) les 7 et 8 février 2017 à Paris, b) les 28 et 29 mars 2017 à Paris, c) le 7 septembre 2017 par voie électronique, et d) du 21 au 23 novembre 2017 à Berlin.

4. À l'occasion des discussions tenues dans le cadre de l'équipe spéciale, il a rapidement été constaté que certaines des nouvelles prescriptions devaient s'accompagner de définitions. La République de Corée a donc demandé au GRSP, ainsi qu'au WP.29 et à l'AC.3, de convertir l'équipe spéciale en groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons. Le WP.29 et l'AC.3 ont approuvé cette demande à leurs 174^e et 52^e sessions, en mars 2018.

B. Objectif de la proposition

5. Le groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons a pour ambition de proposer une procédure d'essai applicable aux systèmes concernés. La procédure permettra de vérifier la conformité de ces systèmes, qu'il s'agisse de capots actifs ou de coussins gonflables extérieurs, avec les prescriptions du RTM n° 9. Le groupe de travail informel élaborera en outre des prescriptions nouvelles et plus détaillées, selon que de besoin, afin que la nouvelle procédure permette de garantir le bon déploiement des systèmes conformément à leur conception, en vue de protéger les piétons et les autres usagers de la route vulnérables, et d'offrir à ces usagers un niveau de protection qui soit au moins équivalent aux systèmes non déployables. C'est pourquoi une proposition visant à modifier les sections pertinentes du RTM n° 9 sera soumise.

6. Enfin, le groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons envisagera également d'élaborer, en parallèle, une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 127 sur la sécurité des piétons.

C. Principes de fonctionnement

a) Le groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons relève du GRSP ; il est ouvert à tous les participants du Groupe de travail, notamment les Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 et les organisations non gouvernementales.

b) Le groupe de travail informel sera parrainé par la République de Corée. Son bureau sera constitué d'un président (République de Corée) et d'un secrétaire (OICA).

c) La langue officielle de travail du groupe de travail informel est l'anglais.

d) Tous les documents doivent être soumis au secrétaire du groupe par voie électronique, pour mise en ligne sur le site Web du groupe avant chaque réunion. Le groupe se réserve le droit de reporter l'examen de toute question ou de toute proposition qui n'aurait pas été soumise cinq (5) jours ouvrables avant la réunion concernée.

e) Le secrétaire du groupe s'emploiera à distribuer les procès-verbaux des réunions à ses membres dans les quinze (15) jours ouvrables suivant celles-ci.

f) Le groupe adoptera ses décisions et ses propositions par consensus. À défaut d'un tel consensus, le Président du groupe ou la personne qui le représente exposera au GRSP les différents points de vue soulevés. Le Président pourra demander conseil au GRSP le cas échéant.

g) Les sessions du groupe se tiendront avec l'accord de la majorité des participants, en leur présence physique ou sous forme virtuelle par le biais des moyens de communication électroniques.

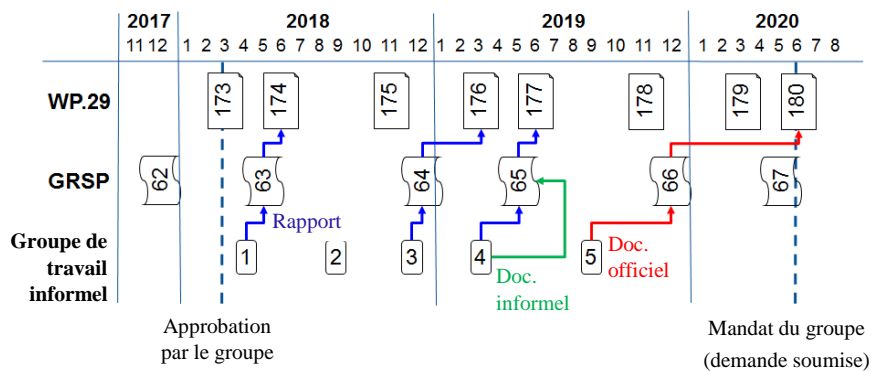
h) Le secrétaire du groupe soumettra un ordre du jour provisoire avant chaque session et celui-ci sera adopté dans sa version finale avec l'accord des participants du groupe. Le premier point de chaque session sera l'adoption de l'ordre du jour.

i) Le deuxième point sera l'examen des questions soulevées et l'adoption du procès-verbal de la session précédente.

D. Plan de travail et calendrier

Avril 2018	Proposition définitive de mandat pour le groupe à sa première réunion (la cinquième réunion du groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons)
Mai 2018	Proposition de mandat et soumission au GRSP d'un rapport de situation
Juin (ou novembre) 2018	Proposition de mandat et soumission au WP.29 d'un rapport de situation
Septembre 2018	Deuxième réunion du groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons
Décembre 2018	Troisième réunion du groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons
Décembre 2018	Soumission au GRSP d'un rapport de situation
Mars 2019	Quatrième réunion du groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons (à confirmer)

Mai 2019 Soumission au GRSP d'une proposition informelle
 Décembre 2019 Soumission d'un document officiel pour adoption par le GRSP
 Juin 2020 Adoption par le WP.29



Annexe III

[Français seulement]

Proposition d'amendements au Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes)

Texte adopté sur la base du document GRSP-63-02
(voir par. 14 du présent rapport)

Paragraphes 6.3.1 et 6.3.2, modifier comme suit :

« 6.3.1 Chaque porte doit être équipée d'au moins un dispositif de verrouillage qui, lorsqu'il est en position fermée, bloque la poignée extérieure ou toute autre commande extérieure d'ouverture, et **qui dispose d'un moyen de manœuvre et d'un dispositif d'engagement/désengagement situé à l'intérieur du véhicule.**

6.3.2 Portes latérales arrière

Chaque porte latérale arrière doit être équipée d'au moins un dispositif de verrouillage qui, lorsqu'il est en position fermée, bloque la poignée intérieure ou toute autre commande intérieure d'ouverture, et qui nécessite **des manœuvres distinctes pour déverrouiller la porte et actionner la poignée intérieure ou toute autre commande intérieure d'ouverture.** ».

Annexe IV

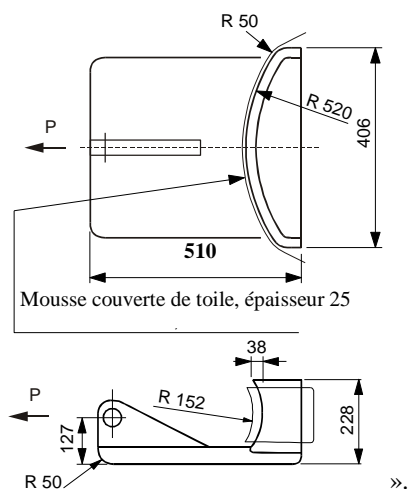
**Projets d'amendements au Règlement ONU n° 14
(Ancrages des ceintures de sécurité)**

**Amendements adoptés concernant le document
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/12 (voir par. 15 du rapport)**

Annexe 5,

Figure 1, modifier comme suit :

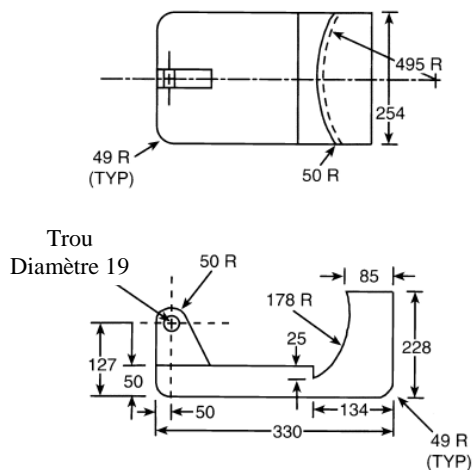
«



».

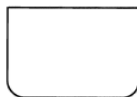
Figure 1a, modifier comme suit :

«



Notes :

1. Bloc couvert de mousse moyenne densité toilée, épaisseur 25
2. Dimensions en millimètres (mm)



».

Annexe V

[Anglais seulement]

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

Amendements adoptés sur la base du document GRSP-62-04 (voir par. 17 du présent rapport)

Annex XVI, amend to read: "

<i>Minimum requirements for safety-belts and Retractors</i>						
Vehicle category	<i>Forward facing seating positions</i>				<i>Rearward-facing seating positions</i>	<i>Side-facing seating position</i>
	<i>Outboard seating positions</i>		<i>Centre seating position</i>			
	<i>Front</i>	<i>Other than front</i>	<i>Front</i>	<i>Other than front</i>		
M ₁	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	-
M ₂ < 3.5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M ₂ > 3.5 t	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M ₃	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	Br3, Br4m, Br4Nm, or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m or Ar4Nm ● See para. 8.1.7. for conditions when a lap belt is permitted	Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N ₁	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Ø Para. 8.1.2.1. lap belt permitted if seat is inboard of a passageway	B, Br3, Br4m, Br4Nm or A, Ar4m, Ar4Nm* ¹ Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is not in the reference zone	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N ₂	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is outside the reference zone and for the driver's seat	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, or A, Ar4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is not in the reference zone	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
N ₃	Br3, Br4m, Br4Nm or Ar4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is outside the reference zone and for the driver's seat	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, or A, Ar4m, Ar4Nm* Para. 8.1.6. lap belt permitted if the windscreen is not in the reference zone	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

A: three-point (lap and diagonal) belt

B: 2-point (lap) belt

r: retractor

m: emergency locking retractor with

3: automatically locking retractor

4: emergency locking retractor

N: higher response threshold

multiple sensitivity

*: Refers to para. 8.1.6. of this

Ø: Refers to para. 8.1.2.1. of this

●: refers to para. 8.1.7. of this

(see Regulation No. 16, paras. 2.14.3.

Regulation²

Regulation

Regulation²

and 2.14.5.)

¹ Erratum to Supplement 12 to the 04 series of amendments, applicable "ab initio."² Erratum to Revision 4, applicable "ab initio."

Note: In all cases all S-type belts may be fitted in place of all possible A or B type belts, provided their anchorages comply with Regulation No. 14. Where a harness belt has been approved as a S-type belt according to this Regulation, using the lap belt strap, the shoulder belt straps and possibly one or more retractors, one or two additional crotch straps including their attachments for their anchorages may be provided by the manufacturer/applicant. These additional anchorages need not meet the requirements of Regulation No. 14 (Erratum to Supplement 14 to the 04 series of amendments, applicable "ab initio.")

Annexe VI

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges)

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/4 (voir par. 19 du rapport)

...

Paragraphes 5.16.1 et 5.16.2, modifier comme suit :

« 5.16.1 Dossiers de siège

...

Au cours de ... En cas de dommages causés à un enrouleur, il faut s'assurer que celui-ci est déjà verrouillé **du fait de l'essai** ou qu'il peut l'être par une traction manuelle de la sangle.

...

5.16.2 Systèmes de cloisonnement

...

... des occupants. En cas de dommages causés à un enrouleur, il faut s'assurer que celui-ci est déjà verrouillé ou qu'il peut l'être par une traction manuelle de la sangle. ». [sans objet en français]

...

Annexe 9, ajouter un nouveau paragraphe 2.1.1.7, libellé comme suit :

« 2.1.1.7 Toutes les places ... ceintures de sécurité **qui ont une fonction de retenue** et font partie du dossier ».

Annexe VII

Mandat du groupe de travail informel du Règlement n° 22 (Casques de protection)

**Texte adopté sur la base du document GRSP-63-26
(voir par. 21 du présent rapport)**

A. Introduction

1. En décembre 2017, le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) est convenu qu'il était nécessaire d'actualiser le Règlement ONU n° 22 à la lumière des résultats découlant des nouvelles recherches menées en biomécanique concernant la protection de la tête et de s'employer à obtenir l'accord du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).
2. En mars 2018, le WP.29 a donné son soutien général à la proposition du GRSP visant à créer un groupe de travail informel chargé d'actualiser le Règlement ONU n° 22 dans le cadre de l'Accord de 1958.
3. Le présent document expose le mandat du groupe de travail informel, y compris son objectif, son domaine d'activités, ses principes de fonctionnement, son calendrier et les résultats attendus de ses travaux.

B. Objectif du groupe de travail informel

4. À la lumière des analyses de données disponibles et de l'expérience accumulée, l'objectif du groupe de travail informel est de mettre au point les dispositions de sécurité supplémentaires qui n'ont pu être intégrées dans le Règlement ONU n° 22 et/ou qui nécessitaient des recherches supplémentaires. Le groupe de travail informel sera également chargé de mettre à jour et de préciser les prescriptions et les procédures d'essai figurant dans le Règlement ONU n° 22.
5. Les travaux du groupe de travail informel doivent comprendre les points suivants (l'inclusion de toute question additionnelle proposée devra être approuvée par consensus par le groupe de travail informel) :
 - a) Nouvelles procédures d'essai et critères établis à la lumière des progrès enregistrés dans les recherches visant à mieux protéger la tête des occupants (par exemple, protection liée à l'accélération angulaire, harmonisation de la tête d'essai, etc.) ;
 - b) Prescriptions concernant de nouvelles caractéristiques destinées à prendre en compte :
 - i) Les dispositifs d'éclairage ;
 - ii) Les caméras ;
 - iii) La mentonnière amovible ;
 - iv) Les pare-soleil ;
 - v) Les dispositifs audio/téléphoniques ;
 - vi) Les équipements de série ;
 - vii) L'aération (pour améliorer le port du casque).
 - c) Nouveau système de marquage aux fins de l'homologation de type visant à prévenir les contrefaçons, à faciliter l'application de la réglementation et les contrôles de police, et à donner au consommateur des renseignements complémentaires (par exemple, l'année de fabrication).

C. Principes de fonctionnement

a) Le groupe de travail informel des systèmes déployables de protection des piétons relève du GRSP ; il est ouvert à tous les participants du Groupe de travail, notamment les Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 et les organisations non gouvernementales.

b) Le groupe de travail informel rend compte au GRSP et au WP.29.

c) La langue officielle de travail du groupe est l'anglais.

d) Tous les documents doivent être soumis au secrétaire du groupe dans un format électronique approprié au moins dix (10) jours ouvrables avant chaque réunion. Les documents seront mis en ligne sur le site Web de l'Organisation des Nations Unies au moins cinq (5) jours ouvrables avant chaque réunion.

e) Le secrétaire du groupe de travail informel distribuera un projet de procès-verbal à tous les membres dans les quinze (15) jours ouvrables après chaque réunion, à des fins d'adoption officielle à la réunion suivante.

f) Le groupe adoptera ses décisions et ses propositions par consensus. À défaut d'un tel consensus, le Président du groupe pourra exposer au GRSP les différents points de vue soulevés et lui demander conseil le cas échéant.

g) Les sessions du groupe se tiendront avec l'accord de la majorité des participants, en leur présence physique ou sous une forme virtuelle par le biais des moyens de communication électroniques, à la suite d'une proposition commune des présidents du groupe de travail informel.

h) Les membres dirigeants du groupe de travail informel arrêtent un ordre du jour provisoire. Le premier point est l'adoption de l'ordre du jour. Le deuxième point porte sur le procès-verbal de la session précédente, la tenue de débats techniques et l'examen de sujets divers.

D. Calendrier et résultats attendus

Mai 2018	Première réunion du groupe de travail informel, soumission d'un rapport au GRSP et adoption du mandat
Novembre 2018	Soumission d'un rapport au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et adoption du mandat
Décembre 2018	Deuxième réunion du groupe de travail informel et soumission d'un rapport au GRSP – proposition informelle
Mars 2019	Soumission d'un rapport au WP.29 sur les progrès des travaux du groupe de travail informel
Mai 2019	Troisième réunion du groupe de travail informel et soumission d'un rapport au GRSP – proposition officielle
Juin 2019	Soumission d'un rapport au WP.29 sur les progrès des travaux du groupe de travail informel (annonçant la proposition officielle pour la session de novembre 2019)
Novembre 2019	Soumission de la proposition officielle au WP.29 et au Comité exécutif de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et mise aux voix

Des réunions d'équipes spéciales pourront être convoquées par les participants au groupe de travail informel entre ses réunions en vue d'accélérer l'établissement de la proposition et d'y apporter un plus grand degré de détail.

Annexe VIII

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/40 (voir par. 27 du rapport)

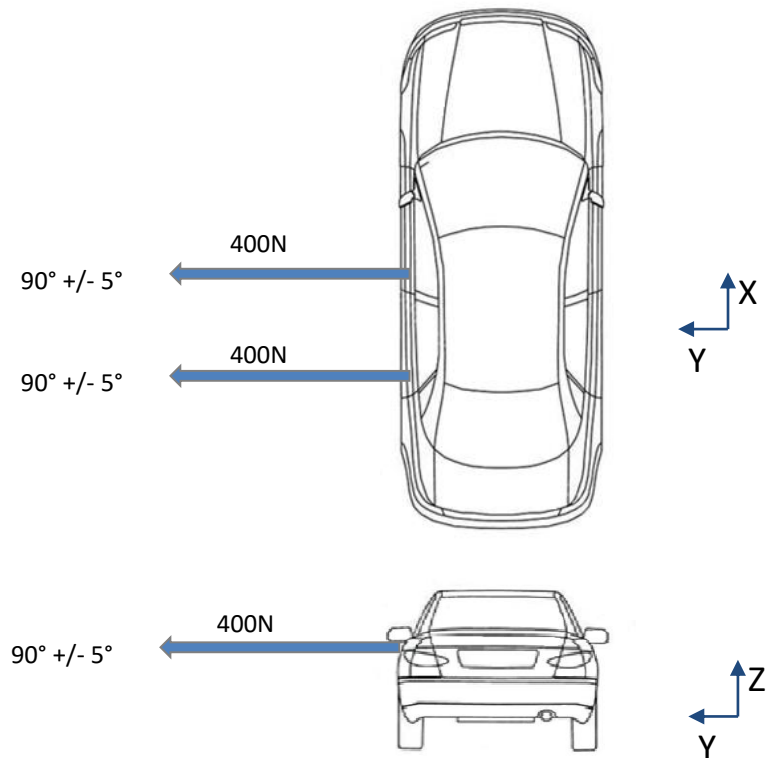
Paragraphe 5.3.1, modifier comme suit :

« 5.3.1 Aucune porte ne doit s'ouvrir pendant l'essai.

Cette prescription est réputée satisfaite :

- a) S'il est clairement visible que la serrure de la porte est fermée ; ou
- b) Si la porte ne s'ouvre pas lorsqu'on applique une force de traction statique d'au moins 400 N dans la direction y, conformément à la figure ci-dessous, aussi près que possible du rebord de la fenêtre et de l'extrémité de la porte située à l'opposé du côté où se trouve la charnière, à l'exception de la poignée.

Figure



».

...

Annexe IX

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

**Amendements adoptés concernant les documents
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/15 et
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/16
(voir par. 31 du présent rapport)**

Paragraphe 6.7.1.4, modifier comme suit :

- « 6.7.1.4 Il doit être possible de libérer l'enfant du dispositif amélioré de retenue par une seule manœuvre exécutée sur une seule et même boucle. **On doit pouvoir déverrouiller** l'éventuel positionneur des sangles d'épaule **par l'exécution d'une autre manœuvre unique. Dans ce cas, il doit être possible de déverrouiller le positionneur des sangles d'épaule avant et après le déverrouillage de la boucle, ou simultanément.** Il est permis de retirer l'enfant en même temps que des dispositifs tels que le porte-enfant, la nacelle ou le dispositif de retenue de la nacelle si le dispositif amélioré de retenue pour enfants peut être libéré par l'actionnement de deux boutons de déverrouillage au maximum. ».

**Texte adopté sur la base du document GRSP-63-08-Rev.1
(voir par. 34 du présent rapport)**

I. Proposition de complément 8 à la version initiale et de complément 5 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 129

Paragraphe 14.2.2, modifier comme suit :

- « 14.2.2 Les renseignements figurant sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants spécifiques à un véhicule, concernant les véhicules sur lesquels ils peuvent être utilisés, doivent être indiqués, **au moins sous forme physique**, de façon bien visible ... ; ».

Paragraphe 14.2.3, modifier comme suit :

- « 14.2.3 Les fabricants de dispositifs améliorés de retenue pour enfants doivent indiquer sur l'emballage, **sous forme physique ou numérique**, l'adresse à laquelle ... ; ».

II. Proposition de complément 4 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 129

Paragraphe 14.2.3, modifier comme suit :

- « 14.2.3 Les renseignements figurant sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants spécifiques à un véhicule, concernant les véhicules sur lesquels ils peuvent être utilisés, doivent être indiqués, **au moins sous forme physique**, de façon bien visible ... ; ».

Paragraphe 14.2.4. modifier comme suit :

« 14.2.4 Les fabricants de dispositifs améliorés de retenue pour enfants doivent indiquer sur l’emballage, **sous forme physique ou numérique**, l’adresse à laquelle ... ; ».

III. Proposition de complément 1 à la série 03 d’amendements au Règlement n° 129

Paragraphe 14.2.4. modifier comme suit :

« 14.2.4 Les renseignements figurant sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants spécifiques à un véhicule, concernant les véhicules sur lesquels ils peuvent être utilisés, doivent être indiqués, **au moins sous forme physique**, de façon bien visible ... ; ».

Paragraphe 14.2.5. modifier comme suit :

« 14.2.5 Les fabricants de dispositifs améliorés de retenue pour enfants doivent indiquer sur l’emballage, **sous forme physique ou numérique**, l’adresse à laquelle ... ; ».

**Texte adopté sur la base du document GRSP-63-10-Rev.1
(voir par. 35 du présent rapport)**

I. Proposition de complément 5 à la série 01 d’amendements et de complément 4 à la série 02 d’amendements au Règlement ONU n° 129

Paragraphe 6.6.4.4.1.2.1. modifier comme suit :

« 6.6.4.4.1.2.1 Déplacement de la tête : ... avant.

Sauf s’il s’agit d’un essai avec le mannequin Q6, auquel cas :

La valeur par rapport au plan FD est de 840 mm.

Si le dispositif amélioré de retenue enfants entre en contact avec la barre de 100 mm de diamètre et que tous les critères d’évaluation des blessures et de déplacement de la tête sont remplis, il faut procéder à un nouvel essai dynamique (choc avant) avec le mannequin le plus lourd conçu pour la gamme de tailles prévue, mais sans la barre de 100 mm ; la condition à remplir pour cet essai est que tous les critères autres que le déplacement vers l’avant doivent être remplis.

Si l’essai ...

... ».

II. Proposition de complément 1 à la série 03 d’amendements au Règlement n° 129

Paragraphe 6.6.4.4.1.2.1. modifier comme suit :

« 6.6.4.4.1.2.1 Déplacement de la tête : ... avant.

Sauf s’il s’agit d’un essai avec le mannequin Q6 ou Q3, auquel cas la valeur par rapport au plan FD est de 840 mm.

Si le dispositif amélioré de retenue enfants entre en contact avec la barre de 100 mm de diamètre et que tous les critères d'évaluation des blessures et de déplacement de la tête sont remplis, il faut procéder à un nouvel essai dynamique (choc avant) avec le mannequin le plus lourd conçu pour la gamme de tailles prévue, mais sans la barre de 100 mm ; la condition à remplir pour cet essai est que tous les critères autres que le déplacement vers l'avant doivent être remplis.

Si l'essai ...

... ».

Annexe X

Projets d'amendements collectifs aux Règlements ONU n^{os} 16, 44, 94, 129 et 137

Amendements adoptés concernant le document
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2017/27 (voir par. 42 du présent rapport)

I. Proposition de série 08 d'amendements au Règlement ONU n^o 16 (Ceintures de sécurité)

Ajouter le nouveau paragraphe 8.1.7.4, comme suit :

« **8.1.7.4** Les paragraphes 8.1.7.1 à 8.1.7.3 ne s'appliquent pas au siège du conducteur. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 8.1.8 et 8.1.8.1, comme suit :

« **8.1.8** Le véhicule doit porter l'indication selon laquelle ses sièges sont équipés de coussins gonflables pour passagers.

8.1.8.1 Dans le cas d'un véhicule muni d'une installation de coussins gonflables destinée à protéger le conducteur, cette indication doit se présenter sous la forme de la mention "AIRBAG" située à l'intérieur de la circonférence du volant de direction ; cette mention doit être apposée durablement et de façon très visible. ».

Le paragraphe 8.1.8 devient le paragraphe 8.1.8.2 et est modifié comme suit :

« 8.1.8.2 À chaque place assise pour passager où est installé un coussin gonflable frontal, ... ».

Le paragraphe 8.1.9 devient le paragraphe 8.1.8.3 et est modifié comme suit :

« 8.1.8.3 Dans le cas d'un coussin gonflable frontal **situé devant les sièges avant des passagers**, l'étiquette de mise en garde doit être durablement fixée ... l'habitacle du véhicule.

Si le véhicule ... à tout moment.

Dans le cas d'un coussin gonflable frontal équipant d'autres sièges **destinés aux passagers** du véhicule ... sur le siège en question un dispositif de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière.

Le présent paragraphe et le paragraphe 8.1.8.2 ne s'appliquent pas aux places assises destinées aux **passagers** et équipées d'un dispositif ... ».

Le paragraphe 8.1.10 devient le paragraphe 8.1.8.4 et est modifié comme suit :

« 8.1.10 Des renseignements précis ... le manuel d'utilisation du véhicule et **ces renseignements doivent, au minimum, comprendre le texte suivant :**

"NE JAMAIS ... BLESSER GRAVEMENT."⁹.

Le texte doit ... ».

⁹ Indépendamment de l'homologation de type, les Parties contractantes peuvent spécifier la langue dans laquelle le texte doit être communiqué au point de vente pour chaque véhicule commercialisé sur leur territoire. ».

Le paragraphe 8.1.11 devient le paragraphe 8.1.9.

Paragraphe 8.4.1.1, la note de bas de page⁹ devient la note de bas de page¹⁰ et le renvoi à cette note est modifié en conséquence.

Les paragraphes 15.5 à 15.10 deviennent les paragraphes 15.4.1 à 15.4.6.

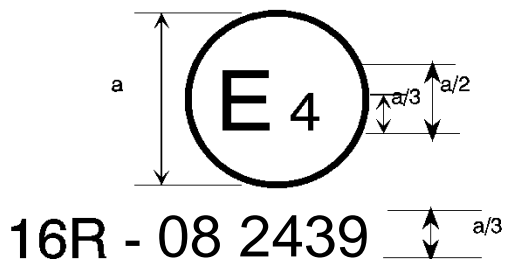
Ajouter les nouveaux paragraphes 15.5 à 15.5.7, comme suit :

- « 15.5 À partir de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 08 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ONU ne devra refuser d'accorder ou d'accepter les homologations de type ONU délivrées en application du présent Règlement ONU tel que modifié par la série 08 d'amendements.
- 15.5.1 À compter du 1^{er} septembre 2020, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront pas tenues d'accepter les homologations de type ONU délivrées pour la première fois à partir de cette date en application d'une précédente série d'amendements.
- 15.5.2 Jusqu'au 1^{er} septembre 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU seront tenues d'accepter les homologations de type ONU délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2020 en application d'une précédente série d'amendements.
- 15.5.3 À compter du 1^{er} septembre 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront pas tenues d'accepter les homologations de type délivrées en application d'une précédente série d'amendements au présent Règlement.
- 15.5.4 Nonobstant les dispositions du paragraphe 15.5.3, les Parties contractantes appliquant le Règlement ONU devront continuer d'accepter les homologations de type ONU délivrées pour les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue en application d'une précédente série d'amendements au Règlement ONU.
- 15.5.5 Nonobstant les dispositions du paragraphe 15.5.3, les Parties contractantes appliquant le Règlement ONU devront continuer d'accepter les homologations de type ONU délivrées en application d'une précédente série d'amendements au Règlement ONU, pour des véhicules qui ne sont pas concernés par les modifications introduites par la série 08 d'amendements.
- 15.5.6 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne devront pas refuser d'accorder des homologations de type ONU en application d'une quelconque précédente série d'amendements au présent Règlement ONU ou des extensions de ces homologations. ».

Annexe 2, modifier comme suit :

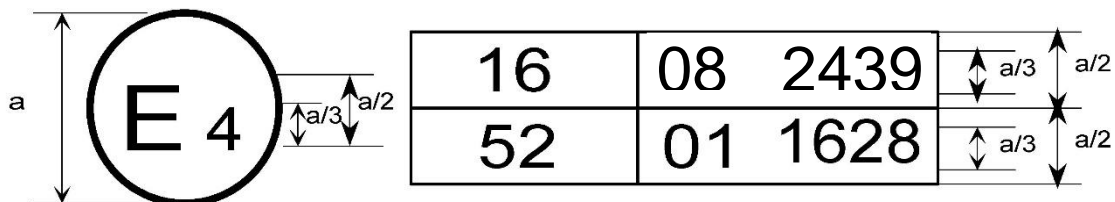
« **Annexe 2**

...



La marque d'homologation ci-dessus, ... modifié par la série 08 d'amendements.

...

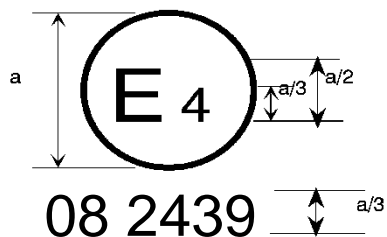


La marque d'homologation ci-dessus, ... comprenait la série 08 d'amendements, et le Règlement n° 52 la série 01 d'amendements.

...

2. Exemples de marques d'homologation pour les ceintures de sécurité (voir par. 5.3.5 du présent Règlement)

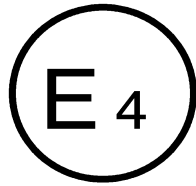
$a/3$ **Ae**



$a = 8 \text{ mm min.}$

La ceinture ... déjà les séries 06, 07 ou 08 d'amendements au moment de l'homologation.

B → 4 m

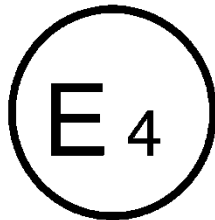


08 2489

La ceinture ... déjà les séries 06, 07 ou 08 d'amendements au moment de l'homologation.

...

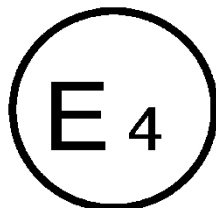
Se



08 22439

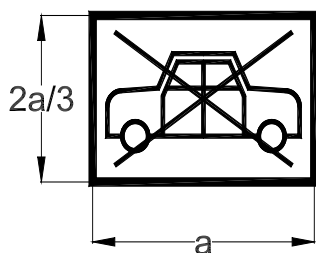
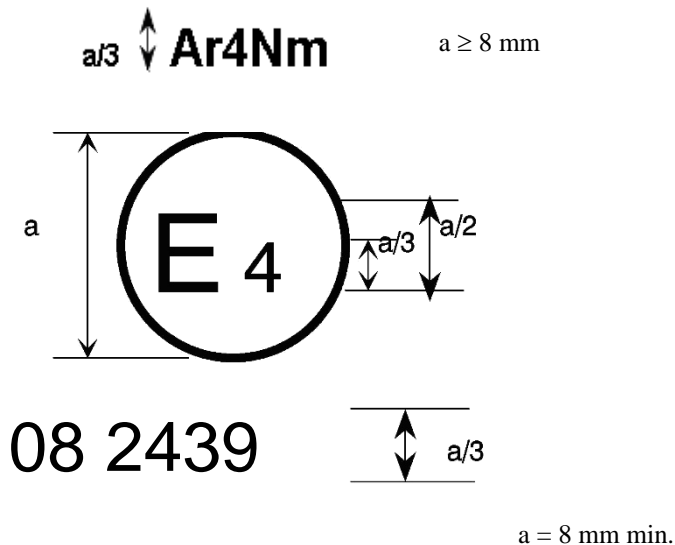
La ceinture portant ... déjà les séries 06, 07 ou 08 d'amendements au moment de l'homologation.

ZSe

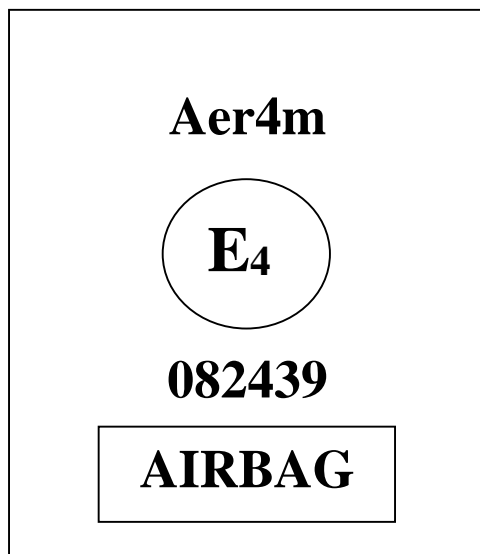


08 24391

La ceinture ... déjà les séries 06, 07 ou 08 d'amendements au moment de l'homologation.



La ceinture ... déjà les séries 06, 07 ou 08 d'amendements au moment de l'homologation, cette ceinture ne doit pas être montée sur un véhicule de la catégorie M₁.



La ceinture ... déjà les séries 06, 07 ou 08 d'amendements au moment de l'homologation. Cette ceinture de sécurité doit être montée sur un véhicule muni d'un coussin gonflable protégeant la place assise considérée. ».

II. Proposition de complément 15 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

Paragraphe 4.4, modifier comme suit :

« 4.4 En outre, si les dispositifs de retenue sont tournés vers l'arrière, ils doivent porter sur la surface intérieure visible (y compris **la face intérieure** des appuis latéraux pour la tête de l'enfant), ... ».

III. Proposition de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 94 (Protection contre le choc avant)

Paragraphes 6.1 à 6.1.1, supprimer.

Le paragraphe 6.1.2 devient le paragraphe 6.1 et est modifié comme suit :

« 6.1 Sur les véhicules munis d'une installation de coussins gonflables destinée à protéger le conducteur et les passagers, la conformité aux dispositions des paragraphes 8.1.8 à 8.1.9 du Règlement ONU n° 16 modifié par la série 08 d'amendements devra être prouvée à partir du 1^{er} septembre 2020 pour les nouveaux types de véhicules. Avant cette date, les prescriptions pertinentes des précédentes séries d'amendements sont applicables. ».

...

IV. Proposition de complément 5 à la série 01 d'amendements, de complément 4 à la série 02 d'amendements et de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants)

Paragraphe 4.4, modifier comme suit :

« 4.4 Si les dispositifs de retenue sont tournés vers l'arrière, ils doivent porter sur la surface intérieure visible (y compris **la face intérieure** des appuis latéraux pour la tête de l'enfant), ... ».

V. Proposition de complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue)

Paragraphes 6.1 à 6.1.1 : supprimer.

Le paragraphe 6.1.2, renuméroté 6.1, est modifié comme suit :

« 6.1 Dans le cas d'un véhicule muni d'une installation de coussins gonflables destinée à protéger le conducteur et les passagers, la conformité aux dispositions des paragraphes 8.1.8 à 8.1.9 du Règlement ONU n° 16 modifié par la série 08 d'amendements devra être prouvée à partir du 1^{er} septembre 2020 pour les nouveaux types de véhicules. Avant cette date, les prescriptions pertinentes des précédentes séries d'amendements sont applicables. ».

...

Annexe XI

[Anglais seulement]

Liste des groupes de travail informels du GRSP

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Mr. David Sutula (USA) Phone: +1 202 366 32 73 Fax: +1 202 493 29 90 Email: david.sutula@dot.gov	December 2017	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone: +44-(0)207 9442107 Fax: +44-(0)207 9449623 Email: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	June 2018	OICA
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop Park (Republic of Korea) Email: jspark@kotsa.or.kr	[June 2020]	OICA
UN GTR No. 9 (Pedestrian Safety) (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Phone: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 Email: richard.damm@bmvi.bund.de	December 2018	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	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 2021	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. L. Martinez (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[...]	
UN GTR No. 13 (HFCV)	Mr. N. Nguyen (USA) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 Email: nha.nguyen@dot.gov Mr. M. Takahashi (Japan)	December 2020	[...]
Protective helmets	Mr. Luca Rocco Phone: +39 06 4158 3268 Fax: +39 06 4158 3253 Email: luca.rocco@mit.gov.it	[December 2019]	