



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSP/43  
16 juin 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**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

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ PASSIVE  
SUR SA QUARANTE-TROISIÈME SESSION  
(Genève, 19-23 mai 2008)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION .....	1 – 2	6
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	3	6
III. PROTECTION DES PIÉTONS (point 2 a) de l'ordre du jour).....	4 – 7	6
A. Jambe d'essai souple (point 2 a) de l'ordre du jour) .....	4 – 5	6
B. Proposition de projets d'amendements au projet de règlement technique mondial (RTM) (point 2 b) de l'ordre du jour).....	6 – 7	6
IV. APPUIE-TÊTE (point 3 de l'ordre du jour).....	8 – 9	7
A. Proposition de projets d'amendements au Règlement technique mondial (point 3 a) de l'ordre du jour) .....	8 – 9	7

**TABLE DES MATIÈRES** *(suite)*

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
V. RTM N° 1 – SERRURES ET ORGANES DE FIXATION DES PORTES (point 4 de l'ordre du jour) .....	10	8
A. Proposition de projets d'amendements au Règlement technique mondial n° 1 (point 4 a) de l'ordre du jour) .....	10	8
VI. CHOC LATÉRAL (point 5 de l'ordre du jour).....	11	8
A. Échange de vues sur le choc latéral (point 5 a) de l'ordre du jour) .....	11	8
VII. COMPATIBILITÉ DES VÉHICULES EN CAS DE CHOC (point 6 de l'ordre du jour) .....	12	8
A. Échange de vues sur la compatibilité des véhicules en cas de choc (point 6 a) de l'ordre du jour) .....	12	8
VIII. VÉHICULES À HYDROGÈNE ET À PILE À COMBUSTIBLE – SOUS-GROUPE DE LA SÉCURITÉ (HFCV-SGS) (point 7 de l'ordre du jour) .....	13	9
A. Sous-groupe de la sécurité (HFCV-SGS) (point 7 a) de l'ordre du jour) .....	13	9
IX. RÈGLEMENT N° 11 (Serrures et charnières de porte) (point 8 de l'ordre du jour) .....	14 – 17	9
A. Alignement sur le RTM n° 1 (point 8 a) de l'ordre du jour).....	14 – 17	9
X. RÈGLEMENT N° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour) .....	18 – 23	10
A. Ancrages ISOFIX (point 9 a) de l'ordre du jour) .....	18 – 20	10
B. Montage obligatoire d'ancrages de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II (point 9 b) de l'ordre du jour) .....	21 – 23	10
XI. RÈGLEMENT N° 16 (Ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour) .....	24 – 26	11
A. Proposition de projets d'amendements (point 10 a) de l'ordre du jour) .....	24	11
B. Montage obligatoire de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II (point 10 b) de l'ordre du jour) .....	25 – 26	11

**TABLE DES MATIÈRES** (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
XII. RÈGLEMENT N° 29 (Cabines de véhicules utilitaires) (point 11 de l'ordre du jour).....	27	12
A. Proposition de projet de série 03 d'amendements (point 11 a) de l'ordre du jour) .....	27	12
XIII. RÈGLEMENT N° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour).....	28 – 32	12
A. Proposition de projets d'amendements (point 12 a) de l'ordre du jour) .....	28 – 32	12
XIV. PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES HOUSSES DE SIÈGE (point 13 de l'ordre du jour).....	33	13
A. Proposition de nouveau règlement sur les housses de siège d'origine ou de rechange (point 13 a) de l'ordre du jour) .....	33	13
XV. EXAMEN DES CHAMPS D'APPLICATION ET DES DÉFINITIONS COMMUNES (point 14 de l'ordre du jour).....	34	13
A. Projets d'amendements aux Règlements n <sup>os</sup> 14 et 16 (point 14 a) de l'ordre du jour) .....	34	13
XVI. RÈGLEMENT N°17 (Résistance mécanique des sièges) (point 15 de l'ordre du jour).....	35 – 39	14
A. Proposition de projets d'amendements (point 15 a) de l'ordre du jour) .....	35 – 36	14
B. Alignement sur le projet de RTM sur les appuie-tête (point 15 b) de l'ordre du jour).....	37 – 39	14
XVII. RÈGLEMENT N° 80 (Résistance mécanique des sièges) (point 16 de l'ordre du jour) .....	40	15
A. Proposition de projet d'amendements (point 16 a) de l'ordre du jour) .....	40	15
XVIII. RÈGLEMENT N° 94 (Choc frontal) (point 17 de l'ordre du jour).....	41 – 43	15
A. Proposition de projet de rectificatif (point 17 a) de l'ordre du jour) .....	41 – 42	15
B. Proposition de projets d'amendements (point 17 b) de l'ordre du jour).....	43	15

**TABLE DES MATIÈRES** (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
XIX. AUTOBUS ET AUTOCARS (point 18 de l'ordre du jour).....	44 – 47	16
A. Choc frontal pour les autobus et les autocars (point 18 a) de l'ordre du jour) .....	44	16
B. Dispositifs de retenue pour enfants sur les autobus et les autocars (point 18 b) de l'ordre du jour) .....	45	16
C. Sécurité des utilisateurs de fauteuils roulants dans les autobus et les autocars (point 18 c) de l'ordre du jour).....	46	16
D. Sécurité à bord des autocars-couchettes (point 18 d) de l'ordre du jour) .....	47	16
XX. PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 100 (Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie) (point 19 de l'ordre du jour) .....	48	17
XXI. QUESTIONS DIVERSES (point 20 de l'ordre du jour).....	49 – 56	17
A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive (point 20 a) de l'ordre du jour) .....	49	17
B. Évaluation des chocs arrière (point 20 b) de l'ordre du jour) .....	50	17
C. Règlements n <sup>os</sup> 16, 17, 44 et 80 – Proposition de projets d'amendements aux paramètres de l'essai sur catapulte (point 20 c) de l'ordre du jour) .....	51	17
D. Proposition de projets d'amendements au Règlement n° 12 (Protection contre la commande de direction) (point 20 d) de l'ordre du jour) .....	52	17
E. Proposition de projet d'amendements au Règlement n° 21 (Aménagement intérieur) (point 20 e) de l'ordre du jour).....	53	18
F. Règlements n <sup>os</sup> 12, 33 et 34 – Proposition de projets d'amendements aux spécifications relatives au contreplaqué à utiliser sur les barrières d'essai de choc (point 20 f) de l'ordre du jour) .....	54	18
G. Règlement n° 25 (Appuie-tête) – Proposition de projet de rectificatif (point 20 g) de l'ordre du jour) .....	55	18

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
H. Hommage à M. C. Newland (point 20 i) de l'ordre du jour).....	56	18
XXII. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION .....	57	18
<b>Annexes</b>		
I. Liste des documents informels distribués au cours de la session (GRSP-43-...) .....		19
II. Amendements au Règlement n° 11 .....		22
III. Amendements au Règlement n° 14 .....		26
IV. Amendements au Règlement n° 16 .....		28
V. Proposition de mandat, de règlement intérieur et de calendrier de travail futur du groupe de travail informel des dispositifs de retenue pour enfants.....		31
VI. Amendements au Règlement n° 17 .....		33
VII. Proposition de mandat, de règlement intérieur et de calendrier de travail futur du groupe de travail informel des essais de choc avant .....		36
VIII. Proposition de mandat du groupe informel de la sécurité électrique du GRSP .....		38
IX. Amendements au Règlement n° 25 .....		41
X. Installation obligatoire d'ancrages de ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II.....		42

## I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa quarante-troisième session du 19 (après-midi) au 23 (matin seulement) mai 2008 sous la présidence de M<sup>me</sup> S. Meyerson (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays suivants y ont participé, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690): Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Canada, Chine, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse et Suède. Un expert de la Commission européenne (CE) y a aussi participé. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Consumers International (CI), Comité européen du véhicule expérimental (CEVE) et Organisation internationale de normalisation (ISO).

2. Les documents informels distribués au cours de la session sont énumérés à l'annexe I du présent rapport.

### II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

3. Le GRSP a inscrit le nouveau point 20 g) à son ordre du jour et a adopté ce dernier.

### III. PROTECTION DES PIÉTONS (RTM) (point 2 de l'ordre du jour)

#### A. Jambe d'essai souple (point 2 a) de l'ordre du jour)

Document: document informel n° GRSP-43-07 de l'annexe I du présent rapport.

4. Le GRSP a pris note de la décision de l'AC.3, à sa dernière session de mars 2008, de remettre à la session de juin 2008 le vote sur le projet de RTM. Une fois le RTM adopté, un groupe informel devrait poursuivre les travaux du groupe d'évaluation technique (Flex-TEG) dans le cadre de l'élaboration de la phase II du RTM, sous la présidence du Japon.

5. L'expert du Japon a présenté le dernier rapport de situation sur la jambe d'essai piéton souple établi par le groupe Flex-TEG (GRSP-43-07).

#### B. Proposition de projets d'amendements au projet de règlement technique mondial (RTM) (point 2 b) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/2; ECE/TRANS/WP.29/2007/93 et Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/94 et Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/105.

6. Le GRSP a pris note du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/2 ayant pour objet d'introduire une tolérance en ce qui concerne les critères géométriques qui déterminent l'exemption accordée aux véhicules à cabine avancée (homologués soit dans la catégorie 1-1 soit dans la catégorie 2). L'expert de l'Allemagne a fait une présentation indiquant quels groupes de véhicules pourraient bénéficier des tolérances proposées. L'expert du Japon a déclaré que sur le plan général il appuyait la proposition mais qu'il émettait une réserve pour étude de la question.

L'expert du Royaume-Uni a informé le GRSP que la proposition (proposition présentée au niveau de l'Union européenne en vue de modifier le projet de proposition concernant la transposition du RTM) avait reçu l'appui du Parlement européen, mais que certains s'étaient inquiétés d'éventuelles distorsions du marché. L'expert de la CE a précisé que cette exemption s'appliquerait seulement aux véhicules N<sub>1</sub> et aux véhicules M<sub>1</sub> d'un poids total en charge supérieur à 2,5 t dérivés de véhicules N<sub>1</sub>. L'experte des États-Unis d'Amérique a exprimé certaines préoccupations à propos de cette proposition d'exemption et déclaré qu'elle devrait examiner à nouveau en quoi celle-ci affecterait le parc de véhicules de son pays. La présidente du GRSP a souligné que cette tolérance pourrait être introduite sous la forme d'un amendement à une éventuelle transposition du RTM dans le cadre de l'Accord de 1958.

7. Le GRSP a décidé de remettre l'examen de cette proposition à sa prochaine session de décembre en attendant l'adoption de la proposition de projet actuel de RTM par l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/2007/93 et Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/94 et Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/2007/105).

#### **IV. APPUIE-TÊTE (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. Proposition de projets d'amendements au Règlement technique mondial (point 3 a de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2008/54; ECE/TRANS/WP.29/2008/55; ECE/TRANS/WP.29/2008/76; document informel n° GRSP-43-01 (voir l'annexe I du rapport).

8. Le GRSP a pris note de l'inscription du RTM n° 7 sur les appuie-tête par vote de consensus dans le registre mondial (ECE/TRANS/WP.29/2008/54, ECE/TRANS/WP.29/2008/55) à la session de mars 2008 de l'AC.3.

9. Faisant référence à sa présentation (GRSP-43-01), l'expert du Japon a annoncé que le document ECE/TRANS/WP.29/2008/76 (proposition tendant à élaborer la phase II du RTM n° 7 et à établir un groupe informel) était transmis au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de juin 2008. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP des recherches en cours sur la protection contre les lésions cervicales par choc en retour aux vitesses d'impact modérées et souligné que cette situation devrait être prise en compte dans la phase II du RTM. Elle a fait savoir que le mannequin BioRID II était parmi les mannequins en cours d'évaluation pour les vitesses d'impact modérées. Elle a souligné que si l'on pouvait utiliser un modèle de mannequin à la fois pour les impulsions à basse vitesse et à haute vitesse, il devrait en résulter des économies non négligeables. Elle a annoncé qu'un bilan sur les travaux de recherche dans son pays serait disponible à la prochaine session de décembre 2008 du GRSP. Prenant note avec satisfaction de cette initiative, le GRSP a appuyé la demande du Japon que lui soient communiquées toutes observations ou modifications s'appliquant à sa proposition en temps voulu pour les prochaines sessions de juin 2008 du WP.29 et de l'AC.3.

## **V. RTM N° 1 – SERRURES ET ORGANES DE FIXATION DES PORTES (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de projets d'amendements au Règlement technique mondial n° 1 (point 4 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/18; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/3; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/4; document informel n° GRSP-43-04 de l'annexe I du rapport.

10. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP que la procédure législative pour la transposition du RTM dans la législation nationale était encore en cours. En conséquence, le GRSP a accepté sa demande de remettre la discussion sur ce point à sa prochaine session de décembre, et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-43-04 sous une cote officielle.

## **VI. CHOC LATÉRAL (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Échange de vues sur le choc latéral (point 5 a) de l'ordre du jour)**

Documents: documents informels n°s GRSP-43-13 et GRSP-43-17 de l'annexe I du rapport.

11. L'experte des États-Unis d'Amérique a fait deux présentations (GRSP-43-13 et GRSP-43-17) sur le programme de recherche exécuté dans son pays en ce qui concerne la protection des enfants en cas de choc latéral. Le GRSP a pris note de la déclaration de l'AC.3 à sa session de mars 2008 à propos du caractère pertinent de cette question et a confirmé l'inscription de ce point à l'ordre du jour de la prochaine réunion.

## **VII. COMPATIBILITÉ DES VÉHICULES EN CAS DE CHOC (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Échange de vues sur la compatibilité des véhicules en cas de choc (point 6 a) de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSP-43-11 de l'annexe I du rapport.

12. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP des travaux de recherche effectués dans son pays sur les barrières de choc décalé (GRSP-43-11). Elle a déclaré que des essais préliminaires effectués avec la barrière progressivement déformable (BPD) donnaient des résultats plus favorables qu'avec la barrière de l'actuel Règlement n° 94 dans le cas des essais sur des véhicules lourds. Elle a ajouté que, de ce fait, il pourrait éventuellement être possible aux constructeurs de réduire la rigidité des plus gros véhicules et d'améliorer ainsi la compatibilité entre véhicules.

## **VIII. VÉHICULES À HYDROGÈNE ET À PILE À COMBUSTIBLE – SOUS-GROUPE DE LA SÉCURITÉ (HFCV-SGS) (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Sous-groupe de la sécurité (HFCV-SGS) (point 7 a) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/17.

13. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP des résultats de la dernière réunion tenue à Washington du 13 au 16 mai 2008. Elle a annoncé en outre qu'une proposition avait été présentée par l'expert de l'OICA en ce qui concerne l'intégrité du système d'alimentation en carburant. Pour conclure, elle a fait savoir qu'un premier projet de RTM était en cours d'élaboration et que la prochaine réunion devait se tenir au Japon en septembre 2008.

## **IX. RÈGLEMENT N° 11 (Serrures et charnières de porte) (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Alignement sur le RTM n° 1 (point 8 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/5; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/6; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-43-03, GRSP-43-23, GRSP-43-24 et Rev.1 de l'annexe I du rapport.

14. Le GRSP a accepté la demande de l'expert de l'OICA de traiter la question des amendements au Règlement n° 11 comme une question urgente, même si l'examen des amendements correspondants au RTM avait été remis à la prochaine session de décembre 2008 du GRSP.

15. Le GRSP a examiné le document GRSP-43-03, qui traitait des cas où des portes arrière ou latérales s'ouvraient verticalement (portes «en aile de mouette»). À l'issue de la discussion, il a décidé qu'il fallait prendre plus de temps pour examiner la proposition. Le secrétariat a été invité à distribuer le document GRSP-43-03 sous une cote officielle pour examen à la prochaine session de décembre 2008 du GRSP.

16. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/5. Tenant compte des observations reçues dans le document GRSP-43-23, il a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe II du rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008 en tant que complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 11.

17. En ce qui concerne le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/6, le GRSP a examiné le document GRSP-43-24/Rev.1, qui incluait les observations reçues. Il a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite dans l'annexe II du rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008 en tant que partie (voir par. 16) du projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 11.

## **X. RÈGLEMENT N° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Ancrages ISOFIX (point 9 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-43-09 et GRSP-43-10 de l'annexe I du rapport.

18. Le GRSP a examiné le document GRSP-43-09, présenté par l'expert de l'Allemagne, remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2006/19, qui traitait du marquage des ancrages pour fixation supérieure ISOFIX. L'expert de l'OICA a demandé que la décision concernant la proposition soit remise à plus tard en attendant qu'une proposition volontaire (sur cette question), en cours d'élaboration, soit présentée par Alliance of Automobile Manufacturers (Alliance).

19. Le GRSP a invité le secrétariat à distribuer le document GRSP-43-09 sous une cote officielle pour examen à la prochaine session de décembre 2008. L'expert de l'Allemagne s'est offert à présenter une proposition actualisée au cas où des modifications seraient nécessaires du fait de la contribution volontaire soumise par l'Alliance.

20. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-43-10. Le GSRP a invité le secrétariat à le distribuer sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session.

### **B. Montage obligatoire d'ancrages de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II (point 9 b) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-43-25, Rev.1 et Rev.2, GRSP-43-26 et Rev.1 de l'annexe I du rapport.

21. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 soumis par les experts de la France et de l'Italie et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7 de l'expert de l'Allemagne. L'expert des Pays-Bas a présenté la première partie du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7 (A.1.), dont l'objet était de trouver une approche permettant aux Parties contractantes appliquant le règlement de rendre obligatoire le montage d'ancrages de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II. En conséquence, il a proposé de prescrire le montage obligatoire d'ancrages de ceintures de sécurité sur ces autobus de manière à fournir aux Parties contractantes une base juridique pour les dispositions prescrivant l'installation et l'utilisation obligatoires des ceintures de sécurité. L'expert du Japon a appuyé la proposition des Pays-Bas prévoyant d'exempter du montage les sièges rabattables pour les Parties contractantes qui n'appliquaient pas ces dispositions obligatoires à la date de leur adhésion au règlement.

22. Le GRSP a examiné le document GRSP-43-26 en tenant compte de toutes les observations reçues. Il a adopté le document GRSP-43-26/Rev.1 comme reproduit à l'annexe III du rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008, en tant que projet de série 07 d'amendements au Règlement n° 14. L'expert de l'Allemagne a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/7.

23. Nonobstant le fait que ce point ait fait l'objet d'un accord, le GRSP souhaitait informer le WP.29 des discussions qui avaient eu lieu sur ces propositions (ainsi que sur celles relatives au Règlement n° 16) de manière que toutes les questions soulevées soient dûment prises en compte. En conséquence, le GRSP a adopté le document GRSP-43-25/Rev.2 comme reproduit à l'annexe X et prié le secrétariat de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008.

## **XI. RÈGLEMENT N° 16 (Ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de projets d'amendements (point 10 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18; documents informels n°s GRSP-43-18 et GRSP-43-19 de l'annexe I du rapport.

24. En ce qui concerne le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18, le GRSP a examiné les observations présentées par l'expert de la CLEPA (GRSP-43-18). Il a aussi examiné et adopté le document GRSP-43-19 (remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18), comme reproduit dans l'annexe IV du rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008, en tant que projet de rectificatif 1 à la révision 5 du Règlement n° 16.

### **B. Montage obligatoire de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II (point 10 b) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/8; documents informels n° GRSP-43-27 et Rev.1 de l'annexe I du rapport.

25. Conformément à l'approche mentionnée au paragraphe 21, le GRSP a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/8, destiné à remplacer la deuxième partie du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7 (A.2.).

26. Le GRSP a convenu de suivre la même démarche que pour le Règlement n° 14 et il a examiné le document GRSP-43-27. Il a adopté le document GRSP-43-27/Rev.1, comme reproduit à l'annexe IV du rapport. Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de novembre 2008, en tant que projet de série 06 d'amendements au Règlement n° 16. L'expert de l'Allemagne a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/8.

## **XII. RÈGLEMENT N° 29 (Cabines de véhicules utilitaires) (point 11 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de projet de série 03 d'amendements (point 11 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/2; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/14; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/15.

27. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRSP qu'une réunion du groupe de travail informel de la résistance des cabines se tiendrait au cours des prochains mois. Il a déclaré que le groupe parviendrait sans doute à un accord et soumettrait probablement un projet d'amendements pour examen à la prochaine session de décembre 2008 du GRSP. Il a invité tous les experts intéressés par les activités du groupe de travail informel à présenter leurs observations pour qu'elles soient prises en compte lorsque la version finale de la proposition serait établie. L'expert de l'OICA a rappelé que son organisation ferait fonction de secrétariat pour le groupe de travail informel et qu'une date plausible pour la prochaine réunion serait le mois de septembre 2008.

## **XIII. RÈGLEMENT N° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de projets d'amendements (point 12 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/9; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-43-14, GRSP-43-15 et Rev.1, GRSP-43-28 et Rev.1, GRSP-43-29, GRSP-43-31 et GRSP-43-32 de l'annexe I du rapport.

28. L'expert de la France a présenté le document GRSP-43-29, qui donnait une vue d'ensemble des activités du groupe de travail informel en ce qui concerne la révision du Règlement n° 44. Il a soumis le mandat du groupe au GRSP pour examen et approbation.

29. Jugeant nécessaire d'établir une collaboration avec l'ISO, le GRSP a prié le président du groupe informel de prendre contact avec le secrétariat de cette organisation pour déterminer s'il était possible de collaborer avec celle-ci pour l'élaboration d'une méthode d'essai de choc latéral pour les dispositifs de retenue pour enfants. Le GRSP a adopté le mandat du groupe tel qu'il est reproduit à l'annexe V du rapport.

30. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/9 présenté par l'expert de la CLEPA, ayant pour objet de réduire l'incidence des lésions abdominales subies par les enfants les plus âgés lors de l'usage de sièges rehausseurs. Pour permettre de prendre en compte ce problème et, simultanément, de tenir compte de celui des blessures à la tête, l'expert des Pays-Bas a présenté des données anthropométriques sur l'adulte néerlandais du 5<sup>e</sup> centile (individus masculins et féminins) pour l'année 2004, qui indiquaient une hauteur assise de 838 mm (ces données étaient tirées de la base de données CAESAR (Civilian American and European Surface Anthropometry Resource Project) et avaient été présentées précédemment dans un document de travail du groupe de travail informel des appuie-tête (HR-03-06). Le GRSP est parvenu à la conclusion que, pour l'essai des sièges rehausseurs avec le mannequin P10 représentant les enfants les plus âgés, la hauteur prescrite pour le plan horizontal pourrait être

portée de 800 à 840 mm. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2008/9, tel que modifié ci-dessous, et il a prié le secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2008, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 6 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 44.

Page 2, paragraphe 7.1.4.4.1.1, lire:

«7.1.4.4.1.1 Dispositifs de retenue pour enfants faisant face vers l'avant: la tête du mannequin ne doit pas franchir les plans BA et DA, tels qu'ils sont définis à la figure 1 ci-dessous, sauf pour les sièges rehausseurs lorsqu'on utilise le grand mannequin P10, **pour lesquels la valeur en ce qui concerne le plan DA est de 840 mm.**».

31. L'expert du Japon a présenté les documents GRSP-43-15 et Rev.1. Il a fait une présentation (GRSP-43-28 et Rev.1) sur les résultats en matière de sécurité obtenus avec le bouclier d'impact des dispositifs de retenue pour enfants. Les experts du GRSP ont été invités à communiquer les informations dont ils disposeraient à l'expert du Japon.

32. L'experte des États-Unis d'Amérique a fait une présentation (GRSP-43-14) sur le système de notation concernant la «facilité d'utilisation» des dispositifs de retenue pour enfants établi par l'administration nationale de la sécurité routière de ce pays (NHTSA). L'expert de la CLEPA a souligné que la question de l'utilisation incorrecte des dispositifs restait d'actualité. À titre d'information sur les mesures réglementaires prises pour corriger ce problème dans son pays, l'experte des États-Unis d'Amérique a communiqué le document sur la formule de notation utilisée pour évaluer la facilité d'utilisation (GRSP-43-31) et sur les dispositions réglementaires finales adoptées sur cette question (GRSP-43-32).

#### **XIV. PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES HOUSSES DE SIÈGE (point 13 de l'ordre du jour)**

##### **A. Proposition de nouveau règlement sur les housses de siège d'origine ou de rechange (point 13 a) de l'ordre du jour)**

33. Faute de disposer d'informations nouvelles et d'une analyse coûts-avantages de l'expert de l'Allemagne, le GRSP a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour de la prochaine réunion et de le réintroduire éventuellement à une date ultérieure lorsque de nouvelles informations seraient disponibles.

#### **XV. EXAMEN DES CHAMPS D'APPLICATION ET DES DÉFINITIONS COMMUNES (point 14 de l'ordre du jour)**

##### **A. Projets d'amendements aux Règlements n<sup>os</sup> 14 et 16 (point 14 a) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/3.

34. Le GRSP a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/3, comme modifié ci-dessous, traitant de l'extension de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants à des catégories de véhicules autres que M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>. Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008 en tant que

projet de complément 4 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 14 et projet de complément 1 à la série 05 d'amendements au Règlement n° 16.

Page 2, nouveau paragraphe 1.4, renuméroter 1.5 et lire:

«1.5 Il s'applique aussi à l'**installation des** dispositifs de retenue pour enfants et aux dispositifs de retenue pour enfants ISOFIX conçus pour l'installation dans des véhicules des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> et N<sub>1</sub>\*/.».

## **XVI. RÈGLEMENT N°17 (Résistance mécanique des sièges) (point 15 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de projets d'amendements (point 15 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/12; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/10; document informel n° GRSP-43-30 de l'annexe I du rapport.

35. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/10, présenté par l'expert de l'Inde. Cette proposition a fait l'objet de certaines observations. L'expert de l'Inde s'est offert à établir une proposition révisée pour examen à la prochaine session du GRSP.

36. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/12 (présenté par l'Italie et la France). L'expert de la CE n'a pas appuyé cette proposition, et il a demandé que soit introduite une limite de temps pour la dérogation accordée aux véhicules comportant un compartiment salon intégré comptant jusqu'à dix places assises (catégorie M<sub>3</sub>, classe III ou B) avec sièges tournés vers le côté regroupés à l'arrière, comme dans la directive de l'UE. Prenant en compte les observations reçues, le GRSP a adopté le document GRSP-43-30 comme reproduit à l'annexe VI du rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008, en tant que projet de série 08 d'amendements au Règlement n° 17.

### **B. Alignement sur le projet de RTM sur les appuie-tête (point 15 b) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/11; documents informels n°s GRSP-43-05 et GRSP-43-20 de l'annexe I du rapport.

37. Le GRSP a examiné avec intérêt le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/11 présenté par l'expert de la CE concernant la transposition du RTM n° 7 (appuie-tête) dans le Règlement n° 17. La proposition a fait l'objet de certaines observations. L'expert des Pays-Bas a insisté sur l'urgence de trouver une solution sur la question de la hauteur des appuie-tête, en déplorant que la décision ait été remise plusieurs fois par le passé. L'expert du Japon a fait un exposé (GRSP-43-20) et présenté le document GRSP-43-05, visant à permettre aux Parties contractantes de transposer dans leur législation nationale ou régionale des variantes de procédures d'essai pour l'évaluation dynamique des appuie-tête.

38. La proposition du Japon a reçu un soutien général du GRSP. L'expert de la CE a demandé aux autres experts de soumettre leurs observations par écrit de manière que son projet de proposition ait de bonnes chances de répondre aux attentes des experts. Le GRSP a appuyé la demande de l'expert de la CE et invité tous les experts du GRSP à communiquer au secrétariat en

temps voulu des propositions visant à compléter le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/11. Le GRSP a prié le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-43-05 sous une cote officielle pour sa prochaine session.

39. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le groupe qu'un récent rapport de l'Insurance Institute of Highway Safety (IIHS) présenté à la dernière réunion de la Society of Automotive Engineers (SAE) faisait ressortir des problèmes inattendus de corrélation entre les résultats réels et les notations de l'IIHS (<http://www.iihs.org/research/topics/pdf/r1095.pdf> – Relationship of Dynamic Seat Ratings to Real-World Neck Injury Rates).

## **XVII. RÈGLEMENT N° 80 (Résistance mécanique des sièges) (point 16 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de projet d'amendements (point 16 a) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/12.

40. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/12 sans modification, et a prié le secrétariat de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008 en tant que projet de rectificatif 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 80.

## **XVIII. RÈGLEMENT N° 94 (Choc frontal) (point 17 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition de projet de rectificatif (point 17 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/19; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/13.

41. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/19 présenté par l'expert du Japon. La proposition a suscité certaines observations. Le GRSP a convenu de remettre l'examen de cette question à sa session de décembre 2008 dans l'attente d'informations devant être communiquées par l'expert des États-Unis d'Amérique en vue de déterminer dans la mesure du possible comment les dimensions de la machine point H avaient été fixées à l'origine.

42. L'expert de l'Inde a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/13 visant à introduire certaines corrections aux prescriptions concernant la résistance du pied au choc. Cette proposition n'a pas reçu de soutien de la part du GRSP. L'expert de l'Inde l'a alors retirée. Le GRSP a convenu de supprimer ce point de l'ordre du jour de la prochaine session en attendant que de nouvelles données et de nouveaux arguments techniques soient présentés.

### **B. Proposition de projets d'amendements (point 17 b) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/17; documents informels n<sup>os</sup> GRSP-43-11 et GRSP-43-12 de l'annexe I de ce rapport.

43. L'expert de la France a présenté le document GRSP-43-12 qui concernait le mandat défini par le groupe de travail informel à sa première réunion. Il a fait savoir que la prochaine réunion se tiendrait dans les locaux de l'OICA le 6 octobre 2008 et qu'un projet de proposition

d'amendement au règlement serait présenté sous forme finale d'ici 2010. Le GRSP a adopté le mandat tel que reproduit à l'annexe VII du rapport. L'experte des États-Unis d'Amérique a présenté le document GRSP-43-11 (voir par. 12) et fait savoir que son pays prévoyait de poursuivre sa collaboration avec la France en ce qui concerne le partage des données d'accidents réels et des recherches sur les résultats.

## **XIX. AUTOBUS ET AUTOCARS (point 18 de l'ordre du jour)**

### **A. Choc frontal pour les autobus et les autocars (point 18 a) de l'ordre du jour)**

Documents: documents informels n<sup>os</sup> GRSP-43-02 et GRSP-43-16 de l'annexe I du présent rapport.

44. Le GRSP a accueilli avec intérêt la présentation de l'experte des États-Unis d'Amérique (GRSP-43-02) concernant un essai de choc frontal pour autocars. Elle a fourni des informations supplémentaires sur l'essai et présenté le document GRSP-43-16.

### **B. Dispositifs de retenue pour enfants sur les autobus et les autocars (point 18 b) de l'ordre du jour)**

Document: document informel n<sup>o</sup> GRSP-43-08 de l'annexe I du présent rapport.

45. Le GRSP a examiné avec intérêt le document GRSP-43-08 présenté par l'expert de l'Espagne, où il était proposé de charger un nouveau groupe de travail informel d'élaborer un projet de règlement concernant l'installation de dispositifs de retenue pour enfants sur les catégories de véhicules M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>. Le GRSP a prié les experts de fournir d'autres informations et de communiquer d'autres données en réponse aux questions soulevées. Le GRSP a convenu de remettre l'examen de cette question à sa prochaine session. Il a aussi prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-43-08 sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session de décembre 2008.

### **C. Sécurité des utilisateurs de fauteuils roulants dans les autobus et les autocars (point 18 c) de l'ordre du jour)**

46. Faute d'informations nouvelles, il a été convenu de remettre l'examen de cette question à la prochaine session du GRSP.

### **D. Sécurité à bord des autocars-couchettes (point 18 d) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.1/2008/3.

47. Faute d'informations reçues du WP.1 en ce qui concerne le document ECE/TRANS/WP.1/2008/3 présenté par le secrétariat et visant à faire le point sur les prescriptions légales relatives à l'utilisation des autocars-couchettes, il a été convenu de remettre l'examen de cette question à la prochaine réunion du GRSP.

**XX. PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 100  
(Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie)  
(point 19 de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSP-43-21 de l'annexe I du présent rapport.

48. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-43-21 concernant le mandat adopté par le groupe de travail informel du Règlement n° 100 à sa dernière réunion. Le GRSP a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe VIII du rapport.

**XXI. QUESTIONS DIVERSES (point 20 de l'ordre du jour)**

**A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive (point 20 a) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/14.

49. Le GRSP a examiné avec intérêt le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/14 concernant les activités nationales menées en Suède sur les dispositifs de blocage de la mise en marche du véhicule en cas de détection d'alcool. L'expert de la Suède toutefois a admis que le GRSP n'était sans doute pas le groupe de travail le mieux qualifié pour traiter de cette question. Il a proposé d'en transférer l'examen au Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), en attendant une décision du WP.29. Le GRSP a décidé de solliciter les instructions du WP.29 à ce propos à sa session de juin 2008.

**B. Évaluation des chocs arrière (point 20 b) de l'ordre du jour)**

50. Le GRSP a accepté la proposition de la présidente de supprimer ce point de l'ordre du jour de la prochaine réunion, étant donné que cette question était traitée dans le cadre de l'activité en cours concernant la phase II du RTM sur les appuie-tête.

**C. Règlements n<sup>os</sup> 16, 17, 44 et 80 – Proposition de projets d'amendements aux paramètres de l'essai sur catapulte (point 20 c) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/15.

51. L'expert de l'Inde a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/15 et s'est offert à établir une nouvelle proposition avec la collaboration d'experts qui avaient participé à l'élaboration des prescriptions concernant l'essai d'accélération sur catapulte. Le GRSP a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour de la prochaine réunion en attendant qu'il survienne des faits nouveaux dans ce domaine.

**D. Proposition de projets d'amendements au Règlement n° 12 (Protection contre la commande de direction) (point 20 d) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/16.

52. L'expert de l'Inde a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/16. La proposition a fait l'objet de certaines observations. L'expert de l'Inde s'est offert à établir une

nouvelle proposition pour examen à la prochaine session du GRSP et il a invité tous les experts du GRSP à lui communiquer leurs observations.

**E. Proposition de projet d'amendements au Règlement n° 21 (Aménagement intérieur) (point 20 e) de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/17.

53. L'expert de l'Inde a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/17 et s'est offert à établir une nouvelle proposition pour examen à la prochaine session de décembre 2008 du GRSP.

**F. Règlements n°s 12, 33 et 34 – Proposition de projets d'amendements aux spécifications relatives au contreplaqué à utiliser sur les barrières d'essai de choc (point 20 f) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/18; document informel n° GRSP-43-22 de l'annexe I de ce rapport.

54. L'expert de l'Inde a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/18. Le GRSP a examiné une proposition révisée (GRSP-43-22) et a prié le secrétariat de la diffuser sous une cote officielle pour la prochaine session du GRSP.

**G. Règlement n° 25 (Appuie-tête) – Proposition de projet de rectificatif (point 20 g) de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSP-43-06 de l'annexe I de ce rapport.

55. Le GRSP a adopté le document GRSP-43-06 présenté par l'expert du Japon, tel qu'il est reproduit à l'annexe IX du rapport. Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2008, en tant que projet de rectificatif 2 à la révision 1 du Règlement n° 25.

**H. Hommage à M. C. Newland (point 20 i) de l'ordre du jour)**

56. Ayant appris que M. C. Newland ne participerait plus aux sessions du GRSP, le groupe a rendu hommage à la contribution très utile qu'il avait apportée aux travaux du GRSP et lui a adressé ses meilleurs vœux de réussite dans ses activités futures.

**XXII. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION**

57. Pour sa quarante-quatrième session, qui doit se tenir à Genève du 10 (9 h 30) au 12 (17 h 30) décembre 2008, le GRSP a décidé que la présidente, en collaboration avec le secrétariat, établirait l'ordre du jour provisoire.

Annexe ILISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS AU COURS DE LA SESSION  
(GRSP-43-...)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
01	Japon	3 a)	A	Proposal of the Informal Working Group on Head Restraints gtr phase 2	a)
02	États-Unis	18 a)	A	NHTSA motorcoach crash test - Video Files	a)
03	Commission européenne	8 a)	A	Regulation No. 11 (Door latches and hinges) - Proposal of alignment to gtr No. 1	b)
04	Commission européenne	4 a)	A	gtr No. 1 (Door locks and door retention components) - Proposal for draft amendments	b)
05	Japon	15 b)	A	Regulation No. 17 (Strength of Seats) - Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/11	b)
06	Japon	20 g)	A	Regulation No. 25 (Head restraints) - Proposal for draft corrigendum to Regulation No. 25	a)
07	Japon	2 a)	A	Pedestrian protection (gtr) - Status Report on Flexible Pedestrian Legform Impactor	a)
08	Espagne	18 b)	A	Proposal for a new regulation on child restraint systems in vehicle categories M2-M3	b)
09	Allemagne	9 a)	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	b)
10	Allemagne	9 a)	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	b)
11	États-Unis	6 a) et 17 b)	A	Preliminary Results of NHTSA's Comparison of the Current Offset Deformable Barrier Specified in FMVSS No. 208 and the Progressive Deformable Barrier	a)
12	France	17 b)	A	Amendments to UNECE Regulation No. 94 (Frontal collision) - GRSP Informal Group on Frontal Impact	a)
13	États-Unis	5 a)	A	Side impact -NHTSA's Initial Evaluation of Child Side Impact Test Procedures	a)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
14	États-Unis	12 a)	A	Regulation No. 44 (child Restraints) - NHTSA's "Ease of Use" Rating System for Child Restraint Systems (Re-issued for technical reasons on 23.05.2008)	a)
15/Rev.1	Japon	12 a)	A	Regulation No. 44 (child Restraints) - Impact-Shield Type CRS in JNCAP	a)
16	États-Unis	18 a)	A	Frontal collision of buses and coaches - Motorcoach Tests	a)
17	États-Unis	5 a)	A	Side impact - Side Impact Child Dummy Development	a)
18	CLEPA	10 a)	A	Regulation No. 16 (Safety-belts)- Proposed amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/18	a)
19	France	10 a)	A	Regulation No. 16 (Safety-belts)- Proposal for draft corrigendum 3 to supplement 16 to 04 series of amendments to Regulation No. 16	a)
20	Japon	15 b)	A	Regulation No. 17 (Strength of seats)- Proposal for Regulation No. 17, 08 series of amendments "Dynamic Backset Option with BioRID II"	a)
21	Allemagne	19	A	Regulation No. 100 (Battery electric vehicle safety) - Terms of Reference for the informal group on Electric Safety	d)
22	Inde	20 f)	A	Regulations Nos. 12, 32 and 33 - Proposal for draft amendments to plywood specifications for crash test barriers	b)
23	Présidente du GRSP	8 a)	A	Regulation No. 11 (Door latches and hinges) - Proposal for draft amendments to Reg. No. 11 (based on ECE/TRANS/WP.29/2008/5)	a)
24/Rev.1	Présidente du GRSP	8 a)	A	Regulation No. 11 (Door latches and hinges) - Proposal for draft amendments to Reg. No. 11 (based on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/6)	d)
25/Rev.2	France, Italie et Communauté européenne	9 b) et 10 b)	A	Mandatory fitting of safety-belt anchorages and safety belts for Class II buses	d)
26/Rev.1	Présidente du GRSP	9 b)	A	Mandatory fitting of safety-belt anchorages for class II buses Proposal for draft amendments based on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/7	d)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
27/Rev.1	Présidente du GRSP	10 b)	A	Mandatory fitting of safety belts for class II buses Proposal for draft amendments based on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2008/8	d)
28/Rev.1	Japon	12 a)	A	Regulation No.44 (child restraints) - Impact-Shield Type CRS in JNCAP	a)
29	France	12 a)	A	Regulation No.44 (child restraints) - Status Report GRSP informal group on Child Restraint System (UNECE New Regulation)	a)
30	France et Italie	15 a)	A	Regulation No.17 (Strength of seats ) - Proposal for draft amendments to Regulation No. 17	d)
31	États-Unis	12 a)	A	Regulation No. 44 (child Restraints)- Ease of Use Final Rule Evaluation Form	a)
32	États-Unis	12 a)	A	Regulation No. 44 (child Restraints) - Ease of Use Final Rule	a)

Notes:

- a) Examen achevé ou annulé.
- b) Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.
- c) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document informel.
- d) Adopté avec modifications.

Annexe II

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 11

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP-43-23

(voir par. 16 du rapport)

Paragraphe 6.1.5.1 d), modifier comme suit:

«6.1.5.1 ...

d) ~~Supporter sans se détacher une force verticale de 9 000 N (Dans le cas des portes arrière-seulement),~~

- i) **Supporter sans se détacher une force de 11 000 N appliquée perpendiculairement à la plaque de charnière (essai de force longitudinale) de telle sorte que les plaques de charnière ne soient pas comprimées l'une contre l'autre (essai d'application de la force n° 1);**
- ii) **Supporter sans se détacher une force de 9 000 N appliquée perpendiculairement à l'axe du pivot et parallèlement à la plaque de charnière (essai de force transversale) de telle sorte que les plaques de charnière ne soient pas comprimées l'une contre l'autre (essai d'application de la force n° 2);**
- iii) **Supporter sans se détacher une force de 9 000 N appliquée selon l'axe du pivot (essai d'application de la force n° 3 – appliqué seulement aux portes arrière qui s'ouvrent verticalement).».**

Paragraphe 6.2.4.2.1, modifier comme suit:

«6.2.4.2.1 Un écartement dépassant 100 mm entre l'intérieur de la porte et le bord extérieur de l'encadrement **par lequel une sphère d'un diamètre de 100 mm peut passer librement entre l'extérieur et l'intérieur du véhicule, alors que la force prescrite continue d'être appliquée.**».

Annexe 3

Paragraphe 2.1.2.1.1, modifier comme suit:

«2.1.2.1.1 ~~Adapter~~ **Fixer** le montage d'essai aux points de fixation de l'ensemble serrure-gâche. S'assurer que l'axe d'accrochage est parallèle à l'axe de symétrie du montage d'essai. Placer **le montage d'essai muni de** l'ensemble serrure-gâche en position de fermeture complète ~~sur le montage d'essai sur la machine de traction.~~».

Paragraphe 2.1.2.2.1, modifier comme suit:

«2.1.2.2.1 ~~Adapter~~ **Fixer** le montage d'essai aux points de fixation de l'ensemble serrure-gâche. S'assurer que l'axe d'accrochage est parallèle à l'axe de symétrie du montage d'essai. Placer **le montage d'essai muni de** l'ensemble serrure-gâche en position de fermeture intermédiaire ~~sur le montage d'essai~~ **sur la machine de traction.**».

Paragraphe 2.2.2.1.1, modifier comme suit:

«2.2.2.1.1 ~~Adapter~~ **Fixer** le montage d'essai aux points de fixation de l'ensemble serrure-gâche. Placer **le montage d'essai muni de** l'ensemble serrure-gâche en position de fermeture complète ~~sur le montage d'essai~~ **sur la machine de traction.**».

Paragraphe 2.2.2.2.1, modifier comme suit:

«2.2.2.2.1 ~~Adapter~~ **Fixer** le montage d'essai aux points de fixation de l'ensemble serrure-gâche. Placer **le montage d'essai muni de** l'ensemble serrure-gâche en position de fermeture intermédiaire ~~sur le montage d'essai~~ **sur la machine de traction.**».

Paragraphe 2.3.2.1, modifier comme suit:

«2.3.2.1 ~~Adapter~~ **Fixer** le montage d'essai aux points de fixation de l'ensemble serrure-gâche. Placer **le montage d'essai muni de** l'ensemble serrure-gâche en position de fermeture complète ~~sur le montage d'essai~~ **sur la machine de traction.**».

## Annexe 6

Paragraphe 3.2, modifier comme suit:

«3.2 Démontez les sièges ainsi que tous les éléments intérieurs susceptibles de gêner l'installation ou le fonctionnement du matériel d'essai **mais aussi toutes les garnitures de montant et toutes les parties non structurales qui empiètent sur la porte et empêchent de placer correctement les plaques d'application de la force.**».

Paragraphe 3.3, modifier comme suit:

«3.3 Fixer les dispositifs d'application de la force et leurs accessoires au plancher du véhicule d'essai. **Chaque dispositif d'application de la force, avec ses accessoires, doit être solidement fixé à une surface horizontale du plancher pendant l'application de la force.**».

Paragraphe 3.6.1, modifier comme suit:

«3.6.1 Utiliser une plaque d'application de la force mesurant 150 mm de long par 50 mm de large et au moins 15 mm d'épaisseur. **Les bords de la plaque doivent être arrondis à un rayon de courbure de  $6 \pm 1$  mm.**».

Paragraphe 3.7.1, modifier comme suit:

«3.7.1 Utiliser une plaque d'application de la force mesurant 300 mm de long par 50 mm de large et au moins 15 mm d'épaisseur. **Les bords de la plaque doivent être arrondis à un rayon de courbure de  $6 \pm 1$  mm.**».

Paragraphe 4.1, modifier comme suit:

«4.1 Déplacer chacun des dispositifs d'application de la force à ~~une vitesse comprise entre 20 et 90 mm~~ **raison de 2 000 N au maximum par minute, ...**».

Paragraphe 4.4, modifier comme suit:

«4.4 Maintenir la position, définie au paragraphe 4.3, des dispositifs d'application de la force et, **dans un délai de 60 s**, mesurer l'écartement entre le bord extérieur de l'encadrement et l'intérieur de la porte le long de son périmètre.».

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP-43-24/Rev.1  
(voir par. 17 du rapport)

Paragraphe 6.1.3, modifier comme suit:

«6.1.3 Essai d'application d'une force n° 3 (**applicable uniquement aux portes arrière qui s'ouvrent verticalement**)».

Paragraphe 6.3.2.1, modifier comme suit:

«6.3.2.1 ~~Selon ce que chaque Partie contractante ou organisation d'intégration économique régionale aura décidé,~~ **Le** dispositif de verrouillage peut être:

- a) un dispositif de sécurité pour enfants; ou
- b) un dispositif de verrouillage/déverrouillage situé à l'intérieur du véhicule, à portée de main du conducteur ou d'un passager assis près de la porte en question.».

### Annexe 3

Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«2.3 Essai d'application d'une force n° 3 (**seulement pour les portes arrière qui s'ouvrent verticalement** ~~seulement~~)».

Figure 3-3, modifier comme suit:

«Figure 3-3 – Serrure de porte – Montage pour l'essai d'application d'une force n° 3 (**seulement pour les portes arrière qui s'ouvrent verticalement** ~~seulement~~)».

Annexe 4

Paragraphe 2.3.3.5, modifier comme suit:

«2.3.3.5 Direction verticale n° 1 (**seulement** pour les portes arrière **qui s'ouvrent verticalement seulement**) – Orienter le ou les sous-ensembles de la porte...».

Paragraphe 2.3.3.6, modifier comme suit:

«2.3.3.6 Direction verticale n° 2 (**seulement** pour les portes arrière **qui s'ouvrent verticalement seulement**) – Orienter le ou les sous-ensembles de la porte...».

Annexe 5

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. Objet

Ces essais visent à déterminer la capacité des charnières à résister à des forces exercées:

- a) dans **les directions** longitudinale **et** transversale **et, en outre**;
- b) **seulement** pour les portes arrière **qui s'ouvrent verticalement seulement**, **dans la direction verticale également, comme indiqué à la figure 5-2.**».

Paragraphe 2.1.3, modifier comme suit:

«2.1.3 Force verticale (**seulement pour les portes arrière qui s'ouvrent verticalement seulement**)».

Annexe III

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 14

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP 43-26/Rev.1  
(voir par. 22 du rapport)

Paragraphe 2.9, supprimer.

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«4.2 Chaque homologation ..., dont les deux premiers chiffres (actuellement **07**, correspondant à la série **07** d'amendements) ... ci-dessus.».

Paragraphe 5.3.1, modifier comme suit:

«5.3.1 ... (à l'exception des véhicules ... qui relèvent de la classe I ~~ou H~~ ou de la classe A 1) ...».

Paragraphe 5.3.6, modifier comme suit:

«5.3.6 Pour les ~~sièges strapontins ou les places assises~~ destinés à être utilisés seulement ... aux dispositions du présent Règlement. ~~Deux ancrages inférieurs suffisent dans ce cas.~~ **Tout ancrage destiné uniquement à être utilisé en association avec une ceinture pour personne handicapée ou tout autre système de retenue tel que ceux visés à l'annexe 8 du Règlement n° 107, série 01 d'amendements, n'a pas à satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.».**

Ajouter de nouveaux paragraphes 14.12 à 14.15, libellés comme suit:

«**14.12** **À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 07 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 07 d'amendements.**

**14.13** **Au-delà de 24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 07 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent accorder des homologations CEE que si les prescriptions du présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série 07 d'amendements, sont respectées.**

**14.14** **Au-delà de 36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 07 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser de reconnaître des homologations qui n'ont pas été accordées conformément à la série 07 d'amendements au présent Règlement.**

**14.15** **Nonobstant les paragraphes 14.13 et 14.14, les homologations de catégories de véhicules au titre des séries précédentes d'amendements au présent Règlement**

**qui ne sont pas visées par la série 07 d'amendements restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les accepter.**

**14.16 Pour autant qu'au moment de leur adhésion au présent Règlement leur législation nationale ne contienne pas de prescriptions concernant l'installation obligatoire d'ancrages de ceinture de sécurité et de ceintures de sécurité sur les strapontins, les Parties contractantes peuvent continuer à autoriser qu'ils ne soient pas installés aux fins de l'homologation nationale; dans ce cas, ces catégories d'autobus ne peuvent pas recevoir l'homologation de type au titre du présent Règlement.».**

Annexe 2

Numéro d'homologation, au lieu de «062439», lire «072439», et lire partout «série **07**» d'amendements.

Annexe IV

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 16

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP 43-19

(voir par. 24 du rapport)

Paragraphe 7.7.1.1, modifier comme suit:

«7.7.1.1 ... , la ceinture est montée **soit comme spécifié au paragraphe 7.7.1 soit** sur la partie...».

Paragraphe 7.7.1.4, modifier comme suit:

«7.7.1.4 Les sièges **du véhicule** sont réglés et placés...»

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP-43-27/Rev.1

(voir par. 26 du rapport)

Paragraphe 5.2.2, modifier comme suit:

«5.2.2 ... , dont les deux premiers chiffres (actuellement **06**, correspondant à la série **06** d'amendements)...».

Paragraphe 8.1.1, modifier comme suit:

«8.1.1 À l'exception ~~des strapontins (tels qu'ils sont définis dans le Règlement n° 14)~~ et des places assises destinées à être seulement utilisées lorsque le véhicule est à l'arrêt, les sièges des véhicules des catégories ~~M et N~~ **M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (de la classe III ou B \*/), M<sub>3</sub> (de la classe III ou B \*/) et N** (à l'exception des véhicules des catégories ~~M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> qui relèvent de la classe I, de la classe II ou de la classe A \*/~~) doivent être équipés de ceintures de sécurité ou de systèmes de retenue satisfaisant aux prescriptions du présent Règlement.

**Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent exiger l'installation de ceintures de sécurité sur les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> relevant de la classe II.**

**Les ceintures de sécurité et/ou les systèmes de retenue utilisés sur les véhicules des classes I, II ou A relevant des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub>, lorsqu'ils sont montés, doivent être conformes aux prescriptions du présent Règlement.**

**Les Parties contractantes peuvent, en vertu de leur législation nationale, permettre l'installation de ceintures de sécurité ou de systèmes de retenue autres que ceux visés par le présent Règlement à condition qu'ils soient destinés à des personnes handicapées.**

**Les systèmes de retenue satisfaisant aux prescriptions de l'annexe 8 du Règlement n° 107, série 01 d'amendements, ne sont pas soumis aux dispositions du présent Règlement.**

**Les véhicules des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> relevant de la classe I ou A peuvent être équipés de ceintures de sécurité et/ou de systèmes de retenue conformes aux prescriptions du présent Règlement.».**

Ajouter de nouveaux paragraphes 15.2.17 à 15.2.22, libellés comme suit:

- «15.2.17 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 06 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 06 d'amendements.**
- 15.2.18 Au-delà de 24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 06 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent accorder des homologations CEE que si les prescriptions du présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série 06 d'amendements, sont respectées.**
- 15.2.19 Au-delà de 36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 06 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser de reconnaître des homologations CEE qui n'ont pas été accordées conformément à la série 06 d'amendements au présent Règlement.**
- 15.2.20 Même après la date d'entrée en vigueur de la série 06 d'amendements, les homologations d'éléments et d'unités techniques distinctes au titre de la série précédente d'amendements au présent Règlement restent valables et les Parties contractantes appliquant ledit Règlement continuent à les accepter.**
- 15.2.21 Nonobstant les paragraphes 15.2.18 et 15.2.19, les homologations des catégories de véhicules au titre des séries précédentes d'amendements au présent Règlement qui ne sont pas visées par la série 06 d'amendements restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les accepter.**
- 15.2.22 Pour autant qu'au moment de leur adhésion au présent Règlement leur législation nationale ne contienne pas de prescriptions concernant l'installation obligatoire d'ancrages de ceinture de sécurité et de ceintures de sécurité sur les strapontins, les Parties contractantes peuvent continuer à autoriser qu'ils ne soient pas installés aux fins de l'homologation nationale; dans ce cas, ces catégories d'autobus ne peuvent pas recevoir l'homologation de type au titre du présent Règlement.».**

Annexe 2

Paragraphe 1 et 2, modifier comme suit:

Numéro d'homologation, au lieu de «05...» lire «**06**...» et lire partout «série **06**» d'amendements.

Annexe V

PROPOSITION DE MANDAT, DE RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET DE CALENDRIER  
DE TRAVAIL FUTUR DU GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL  
DES DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP 43-29  
(voir par. 29 du rapport)

Proposition de mandat

1. Le groupe informel traitera de la question de l'élaboration d'un nouveau règlement sur les «Dispositifs de retenue pour enfants à bord des véhicules à moteur», pour examen par le GRSP.
2. Les discussions se baseront sur les documents informels n<sup>os</sup> GRSP-42-2 et GRSP-42-27.
3. Une approche par étape sera suivie:
  - a) Phase 1: Élaboration de définitions, de critères de performances et de méthodes d'essai pour les sièges ISOFIX Intégral «Universel».
4. Dans ses travaux, le groupe informel tiendra compte notamment de l'expertise technique des groupes CEVE WG18, CEVE WG12 et ISO TC22/SC12, du Nouveau programme pour l'évaluation des dispositifs de retenue pour enfants (NPACS), ainsi que des résultats des discussions tenues au sein du groupe informel et du GRSP.
5. Si nécessaire, le groupe informel mettra au point des méthodes d'essai complémentaires et proposera d'autres critères de jugement.
6. La date limite d'achèvement des travaux du groupe informel est la quarante-sixième session du GRSP (décembre 2009) pour la phase I.

Proposition de règlement intérieur

1. Le groupe informel est ouvert à toutes les personnes participant aux travaux du GRSP. Une limitation du nombre de représentants par pays et par organisation n'est pas prévue dans l'immédiat.
2. Le groupe informel est dirigé par un président et un secrétaire.
3. La langue officielle du groupe informel est l'anglais.
4. Tous les documents et/ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe sous une forme électronique appropriée, préalablement à la réunion. Le groupe peut refuser d'examiner tout point ou proposition qui n'aurait pas été distribué au moins dix jours ouvrables à l'avance.

5. Un ordre du jour et les documents s'y rapportant doivent être distribués à tous les membres du groupe informel au moins deux semaines avant chacune des réunions prévues.
6. Le groupe informel s'efforce de prendre ses décisions par consensus. En l'absence de consensus, le président du groupe présente les différents points de vue au GRSP.
7. Il est rendu compte au GRSP de la progression générale des travaux du groupe dans un document informel et dans un exposé présenté par le président.
8. Tous les documents de travail devraient être distribués sous forme numérique et accessibles sur le site Web UNECE, dossier GRSP:  
[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/crs\\_1.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/crs_1.html).

#### Proposition de calendrier pour les travaux futurs

Quatrième réunion prévue (18 juin 2008, Paris):

- a) Analyse des impulsions d'essai

Cinquième réunion prévue (2 septembre 2008, lieu à déterminer)

Sixième réunion prévue (7 octobre 2008, lieu à déterminer)

Septième réunion prévue (25 novembre 2008, lieu à déterminer)

Il serait ensuite tenu trois réunions pendant chaque période intersession jusqu'à la quarante-sixième session du GRSP (décembre 2009, Genève).

Annexe VI

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 17

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP-43-30  
(voir par. 36 du rapport)

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique:

...

... en ce qui concerne ~~les strapontins repliables~~, les sièges faisant face vers le côté ... équipant éventuellement ces sièges.»

Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«2.3 “Siège”, une structure ... correspondant à une place assise. **En fonction de son orientation, un siège est défini comme suit:**».

Ajouter de nouveaux paragraphes 2.3.1 à 2.3.3, libellés comme suit:

«2.3.1 “Siège orienté vers l'avant”, un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'avant du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à +10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule;

2.3.2 “Siège orienté vers l'arrière”, un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'arrière du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à +10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule;

2.3.3 “Siège faisant face vers le côté”, un siège qui, eu égard à son alignement par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule, ne répond ni à l'une, ni à l'autre des définitions des points 2.3.1 ou 2.3.2 ci-dessus.».

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«4.2 «... (actuellement **08**, correspondant à la série **08** d'amendements) ... type de véhicule.».

Ajouter de nouveaux paragraphes 5.1 à 5.1.3, libellés comme suit:

«**5.1        Prescriptions générales**

**5.1.1        L'installation de sièges faisant face vers le côté est interdite dans les véhicules des catégories M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (de la classe III ou B) et M<sub>3</sub> (de la classe III ou B).**

**5.1.2        Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux ambulances, ni aux véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces de maintien de l'ordre.**

**5.1.3        Ces prescriptions ne s'appliquent pas non plus aux véhicules de la catégorie M<sub>3</sub> (de la classe III ou B) dont le poids total en charge techniquement admissible dépasse 10 t et dans lesquels les sièges faisant face vers le côté sont groupés à l'arrière du véhicule, de manière à constituer un compartiment salon intégré comptant jusqu'à 10 sièges. Ces sièges doivent être au moins équipés d'un appuie-tête et d'une ceinture de sécurité à deux points d'ancrage munie d'un enrouleur automatique, d'un type homologué conformément au Règlement n° 16. Les ancrages des ceintures de sécurité doivent être conformes au Règlement n° 14.».**

Les anciens paragraphes 5.1 à 5.1.7 deviennent les paragraphes 5.2 à 5.2.7.

L'ancien paragraphe 5.2 devient le paragraphe 5.3, dans lequel est ajouté, après le titre, le texte ci-après:

«**5.3        Spécifications générales ...**

**Sauf autre disposition énoncée au paragraphe 5.1, les prescriptions s'appliquent également aux sièges faisant face vers le côté sur toutes les catégories de véhicules.».**

Les anciens paragraphes 5.2.1 à 5.2.3 deviennent les paragraphes 5.3.1 à 5.3.3.

L'ancien paragraphe 5.2.4 devient le paragraphe 5.3.4 et il est modifié comme suit:

«**5.3.4        Tous les sièges basculables vers l'avant ou à dossier rabattable doivent se verrouiller automatiquement en position normale. Cette prescription ne s'applique pas aux sièges situés dans les emplacements destinés aux fauteuils roulants des véhicules de la catégorie M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> de la classe I, II ou A.».**

Les anciens paragraphes 5.3 à 5.15 deviennent les paragraphes 5.4 à 5.16.

Ajouter de nouveaux paragraphes 13.7 à 13.12, libellés comme suit:

«**13.7        À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 08 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne**

peut refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 08 d'amendements.

- 13.8** Au-delà de 24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 08 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent accorder des homologations CEE que si les prescriptions du présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série 08 d'amendements, sont respectées.
- 13.9** Au-delà de 36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 08 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser de reconnaître des homologations CEE qui n'ont pas été accordées conformément à la série 08 d'amendements au présent Règlement.
- 13.10** Nonobstant les paragraphes 13.8 et 13.9, les homologations de catégories de véhicules qui ne sont pas visées par la série 08 d'amendements restent valables et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent à les accepter.
- 13.11** Pour autant qu'aucune prescription de leur législation nationale en vigueur au moment de leur adhésion au présent Règlement n'interdise les sièges faisant face vers le côté, les Parties contractantes peuvent continuer à autoriser le montage de tels sièges aux fins de l'homologation nationale; dans un tel cas ces catégories d'autobus ne peuvent pas recevoir l'homologation de type au titre du présent Règlement.
- 13.12** L'exemption prévue au paragraphe 5.1.3 arrive à expiration le 20 octobre 2010. Elle pourra être prorogée sur la base de statistiques d'accidents fiables et s'il y a eu entretemps amélioration des systèmes de retenue.».

#### Annexe 2

Numéro d'homologation, au lieu de «072439», lire «**082439**», et lire partout «série **08**» d'amendements.

Annexe VII

PROPOSITION DE MANDAT, DE RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET DE  
CALENDRIER DE TRAVAIL FUTUR DU GROUPE DE TRAVAIL  
INFORMEL DES ESSAIS DE CHOC AVANT

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP-43-12  
(voir par. 43 du rapport)

Proposition de mandat

1. Le groupe informel traitera de la question de l'actualisation de l'actuel Règlement n° 94 en vue de l'adapter à l'évolution du contexte et aux générations nouvelles de véhicules, et d'inclure une évaluation de l'impact du Règlement.
  - a) Le groupe informel devra recueillir et évaluer toute information utile pour justifier toute modification proposée aux essais (vitesse, décalage latéral lors du choc, barrière progressivement déformable (BPD), etc.). En outre, il devra procéder à une analyse coûts-avantages.
2. Le groupe devra veiller à l'amélioration de la protection propre du véhicule, mais tenir compte également des recherches effectuées dans le monde concernant la compatibilité, afin de ne pas prendre de mesures allant à l'encontre de prescriptions futures en matière de compatibilité.
3. Le groupe tiendra compte notamment de l'expertise technique des groupes CEVE-WG.16 et CEVE-WG.15, ainsi que des résultats des discussions tenues au sein du groupe informel et du GRSP.
4. Les discussions se baseront sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/17 soumis au GRSP en décembre 2007.
5. Si nécessaire, le groupe informel pourra proposer des méthodes d'essai complémentaires.
6. La date limite d'achèvement des travaux du groupe informel est la quarante-septième session du GRSP (mai 2010).

Proposition de règlement intérieur

1. Le groupe informel est ouvert à toutes les personnes participant aux travaux du GRSP. Aucune limitation du nombre de représentants par pays et par organisation n'est prévue dans l'immédiat.
2. Le groupe informel est dirigé par un Président (M. Castaing) et un secrétaire (M. Faerber).
3. La langue officielle du groupe informel est l'anglais.

4. Tous les documents et/ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe sous une forme électronique appropriée, préalablement à la réunion. Le groupe peut refuser d'examiner tout point ou proposition qui n'auraient pas été distribué au moins dix jours ouvrables à l'avance.
5. Un ordre du jour et les documents s'y rapportant doivent être distribués à tous les membres du groupe informel au moins deux semaines avant chacune des réunions prévues.
6. Le groupe informel s'efforce de prendre ses décisions par consensus. En l'absence de consensus, le président du groupe présente les différents points de vue au GRSP.
7. Il est rendu compte de la progression générale des travaux du groupe au GRSP dans un document informel et dans un exposé présenté par le président.
8. Tous les documents de travail devraient être distribués sous forme numérique et accessibles sur le site Web UNECE, dossier GRSP:  
[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/fi\\_1.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/fi_1.html).

#### Proposition de calendrier de travail futur

Première réunion (19 mai 2008, Genève):

- a) Réunion de démarrage devant définir le mandat et le règlement intérieur;
- b) Étude du contenu du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/17.

Deuxième réunion (6 octobre 2008, Paris, OICA, 9 h 30 à 17 heures):

- a) Étude du projet de document du président sur le Plan de travail et définition des priorités.

Troisième réunion (décembre 2008, Genève):

- a) Mardi 9 décembre.

Annexe VIII

PROPOSITION DE MANDAT DU GROUPE INFORMEL  
DE LA SÉCURITÉ ÉLECTRIQUE DU GRSP

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP-43-21  
(voir par. 48 du rapport)

1. En mars 2008, le WP.29 a décidé de charger le Sous-Groupe de la sécurité électrique du GRSP d'élaborer des prescriptions concernant la sécurité électrique. Le groupe informel juge utile d'élaborer de telles prescriptions: 1) aux fins du Règlement n° 100 annexé à l'Accord de 1958<sup>1</sup>, et 2) aux fins du Règlement technique mondial (RTM) sur les véhicules à hydrogène/à pile à combustible (HFCV) annexé à l'Accord de 1998<sup>2</sup>. Ce groupe sera constitué d'experts du GRSP et du Sous-Groupe de la sécurité (SGS) du RTM HFCV.
2. L'objet des travaux est d'établir des prescriptions relatives à la sécurité électrique s'appliquant aux véhicules électriques hybrides et aux véhicules à hydrogène/à pile à combustible à deux niveaux: «en utilisation normale» et «en cas d'accident». Le champ d'application des prescriptions concernant la sécurité électrique sera celui défini dans les documents de référence sur cette question mentionnés aux paragraphes 5 et 6.
3. Une section particulière relative au RTM VHPC intitulée «Prescriptions relatives à la sécurité électrique» sera élaborée. Cette section comportera deux sous-sections intitulées «Prescriptions relatives à la sécurité électrique en utilisation normale» et «Prescriptions relatives à la sécurité électrique en cas d'accident». Le groupe ne tentera pas d'harmoniser dans le cadre du RTM les essais de choc nationaux existants, mais suivra une approche consistant à inclure dans le RTM des dispositions spécifiant que les Parties contractantes appliquent leurs essais de choc et leurs procédures de contrôle existants pour vérifier la conformité avec un ensemble convenu de prescriptions et de valeurs limites.
4. Une fois les prescriptions techniques des sous-sections définies et acceptées, le processus d'intégration formel dans les Accords de 1958 et de 1998 se déroulera séparément. Une proposition reprenant les prescriptions techniques des sous-sections sera soumise directement au GRSP en vue d'amender le Règlement n° 100 concernant la sécurité en utilisation normale dans le cadre de l'Accord de 1958. Après l'adoption des prescriptions concernant la sécurité en cas d'accident, celles-ci pourraient être transposées dans le Règlement n° 94 et/ou dans le Règlement n° 95. Enfin, une proposition de prescriptions relatives à la sécurité en utilisation normale et en cas d'accident, s'appliquant aux véhicules à hydrogène/à pile à combustible, sera soumise au SGS pour incorporation dans la section relative à la sécurité électrique du RTM.

---

<sup>1</sup> Voir le rapport de la session de novembre 2007 du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1064, par. 14).

<sup>2</sup> Voir la section III du Plan d'action sur les véhicules à hydrogène/à pile à combustible (ECE/TRANS/WP.29/2007/41).

5. Les documents suivants serviront de base pour l'élaboration de prescriptions concernant la sécurité électrique en utilisation normale des véhicules:
  - a) GRSP-42-01 (proposition de l'Allemagne);
  - b) ISO CD 6469-3;
  - c) Norme technique japonaise concernant la protection des occupants contre le contact avec des parties à haute tension, etc., sur les véhicules électriques et les véhicules hybrides électriques (annexe 110) et les véhicules à pile à combustible (annexe 101).
6. Les documents ci-après serviront de base pour la formulation de prescriptions concernant la sécurité électrique en cas d'accident:
  - a) Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) n° 305, véhicules mus par l'électricité: protection contre les fuites d'électrolyte et l'électrocution;
  - b) Normes techniques japonaises concernant la protection des occupants contre le contact avec des parties à haute tension, etc., en cas de collision affectant des véhicules électriques et des véhicules électriques hybrides (annexe 111).
7. Les normes internationales applicables devraient aussi être prises en considération.
8. La proposition d'amendement au Règlement n° 100 sera présentée à la quarante-cinquième session du GRSP en mai 2009. La proposition de section énonçant les prescriptions de sécurité électrique pour le RTM sur les véhicules à hydrogène/à pile et à combustible devrait être prête en décembre 2009. Le mandat du groupe informel est limité à juin 2010.

#### Principes de travail

##### 1. Participation

Les participants sont des Parties contractantes, des constructeurs de véhicules, des représentants de services techniques, des experts de la sécurité de la circulation, etc.

##### 2. Le groupe informel est dirigé par un président et un secrétaire.

##### 3. La langue officielle du groupe informel est l'anglais.

##### 4. Sessions

Les sessions se tiennent comme décidé par la majorité des participants une fois que le groupe aura été établi lors d'une session constituante.

Le secrétariat, au moins deux (2) semaines avant l'ouverture d'une session, devra distribuer un document annonçant la date d'ouverture de la session, ainsi qu'un exemplaire de l'ordre du jour provisoire. Les documents de base relatifs à chaque point inscrit à l'ordre du jour provisoire d'une session doivent être disponibles sur le site Web du WP.29 ou

envoyés aux membres par courrier électronique. Si le rapport de la réunion précédente n'est pas disponible avant la date prévue de la section suivante, celle-ci doit être remise à plus tard.

5. Ordre du jour

Un ordre du jour provisoire doit être établi par le secrétariat en accord avec les participants du groupe informel. Le premier point de l'ordre du jour provisoire pour chaque session est l'adoption de l'ordre du jour.

6. Minutes

Le second point de l'ordre du jour provisoire concernera la discussion des minutes de la session précédente, des questions soulevées par celle-ci et l'adoption des minutes.

7. Le groupe s'efforce de prendre ses décisions par consensus. En l'absence de consensus, le président du groupe, dans le cas des amendements au Règlement n° 100, présente les différents points de vue au GRSP. Dans le cas du RTM, le responsable du RTM HFCV informe le WP.29 et l'AC.3.

8. Il est rendu compte au GRSP ou au SGS par oral ou dans un document informel présenté par le président ou par un autre participant désigné du groupe.

9. Tous les documents de travail devraient être distribués sous forme numérique accessible sur le site Web spécifique ci-après:

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa\\_1.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grsp/elsa_1.html).

Annexe IX

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 25

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP 43-06

(voir par. 55 du rapport)

Paragraphe 7.4.3.7, modifier comme suit:

«7.4.3.7 Pour le seul cas où la force prévue au paragraphe 7.4.3.4 est appliquée à, ou à moins de, 65 mm au-dessous du sommet de l'appuie-tête, celle-ci sera augmentée jusqu'à une valeur de **89 daN**, à moins que la rupture du siège ou du dossier n'intervienne auparavant.».

## Annexe X

### INSTALLATION OBLIGATOIRE D'ANCRAGES DE CEINTURES DE SÉCURITÉ ET DE CEINTURES DE SÉCURITÉ SUR LES AUTOBUS DE LA CLASSE II

TEXTE ADOPTÉ SUR LA BASE DU DOCUMENT GRSP-43-25/Rev.2  
(voir par. 23 du rapport)

Plusieurs propositions ont été présentées par la France et l'Italie en vue d'aligner les Règlements n<sup>os</sup> 14, 16 et 17 sur les nouvelles prescriptions des Directives européennes correspondantes 2005/41/CE, 2005/40/CE et 2005/39/CE. Ces propositions ont été distribuées pendant la trente-neuvième session du GRSP (mai 2006). Au nombre de ces propositions, la France et l'Italie ont proposé de rendre obligatoire l'installation d'ancrages de ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité sur les autobus relevant de la classe II (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/10 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2007/11).

#### Informations de base

Les véhicules de la classe II sont principalement conçus pour transporter des voyageurs assis, mais aussi pour permettre le transport de voyageurs debout dans l'allée et/ou dans une zone ne dépassant pas en étendue celle prévue pour deux doubles sièges. Ces véhicules peuvent être utilisés pour assurer des services interurbains. Ils peuvent rouler à 100 km/h sur les autoroutes.

Les travaux de recherche ont montré que le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de dispositifs de retenue pouvaient contribuer à réduire sensiblement le nombre de victimes sur les routes et la gravité des lésions en cas d'accident, y compris en cas de retournement.

Nombre de passagers perdent la vie parce qu'ils sont violemment projetés contre les parois intérieures du véhicule ou, plus grave encore, parce qu'ils sont éjectés hors du véhicule à travers les vitres.

De nombreuses études ont prouvé au cours des années que le port de la ceinture pouvait permettre de réduire très nettement le nombre de personnes tuées sur la route.

En ce qui concerne les autocars, de nombreuses victimes auraient pu survivre si le véhicule avait été équipé de ceintures de sécurité et si elles s'étaient attachées.

#### Exposé du problème

Dans certains pays, les autobus de la classe II sont considérés comme des véhicules dérivés de la classe I (autobus urbains) tandis que dans d'autres pays ils sont considérés comme essentiellement dérivés des véhicules de la classe III (autocars). Ces divergences quant à la conception des véhicules sont à l'origine des divergences d'opinion entre experts du GRSP.

Le GRSG a reçu pour mandat de rechercher une meilleure définition des classes d'autobus, qui puisse aider le GRSP à prendre une décision sur la proposition de rendre obligatoire l'installation d'ancrages de ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité sur les autobus.

En attendant l'élaboration d'une définition, un accord de compromis a été trouvé en ce qui concerne les dispositions relatives à l'installation de ceintures de sécurité et d'ancrages de ceintures de sécurité sur les autobus de la classe II.

#### La solution de compromis

Au sein du GRSP, des discussions ont eu lieu sur les propositions faites et, en l'absence d'une définition plus claire des autobus de la classe II ou des autobus à plancher surbaissé, les deux propositions ont été adoptées sur la base d'un compromis proposé par les Pays-Bas; ce compromis consisterait à prescrire le montage d'ancrages de ceintures de sécurité sur ces autobus, les prescriptions concernant l'installation des ceintures de sécurité elles-mêmes étant laissées à la décision de la Partie contractante.

Le GRSP souhaite attirer l'attention du WP.29 sur les discussions qui ont eu lieu sur ces propositions de manière à prendre en compte tous les points soulevés.

-----