


**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-quatrième session

Genève, 11-14 décembre 2018

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive  
sur sa soixante-quatrième 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) .....	4–6	4
IV. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour) .....	7–9	5
A. Proposition d'Amendement 2 (phase 2) .....	7	5
B. Proposition d'Amendement 3 .....	8	5
C. Proposition d'amendement 4 .....	9	5
V. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour) .....	10	6
VI. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 de l'ordre du jour) .....	11	6
VII. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 6 de l'ordre du jour) .....	12–13	7
VIII. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour) .....	14	7
IX. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour) .....	15	8
X. Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges) (point 9 de l'ordre du jour) .....	16–17	8
XI. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 10 de l'ordre du jour) .....	18	8



XII.	Règlement ONU n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 11 de l'ordre du jour).....	19	9
XIII.	Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour).....	20–21	9
XIV.	Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) (point 13 de l'ordre du jour).....	22	9
XV.	Règlement ONU n° 94 (Choc avant) (point 14 de l'ordre du jour).....	23	10
XVI.	Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 15 de l'ordre du jour).....	24	10
XVII.	Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules à traction électrique) (point 16 de l'ordre du jour).....	25	10
XVIII.	Règlement ONU n° 111 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules-citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement) (point 17 de l'ordre du jour).....	26	10
XIX.	Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 18 de l'ordre du jour).....	27–28	10
XX.	Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 19 de l'ordre du jour).....	29–37	11
XXI.	Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 20 de l'ordre du jour).....	38	13
XXII.	Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 21 de l'ordre du jour).....	39	13
XXIII.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 22 de l'ordre du jour).....	40	13
XXIV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 23 de l'ordre du jour).....	41	14
XXV.	Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et places assises i-Size) (point 24 de l'ordre du jour).....	42	14
XXVI.	Résolution mutuelle n° 1 (point 25 de l'ordre du jour).....	43	14
XXVII.	Sécurité des enfants transportés par autobus et autocar (point 26 de l'ordre du jour).....	44–45	14
XXVIII.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 27 de l'ordre du jour) .	46	14
XXIX.	Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 28 de l'ordre du jour) .....	47	15
XXX.	Élection du Bureau (point 29 de l'ordre du jour) .....	48	15
XXXI.	Questions diverses (point 30 de l'ordre du jour).....	49–55	15
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales relatives à la sécurité passive .....	49–50	15
B.	Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP.....	51	15
C.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).....	52	15
D.	Points à retenir des sessions de juin et novembre 2018 du WP.29 .....	53	16
E.	Machine tridimensionnelle point H .....	54	16
F.	Systèmes de transport intelligents.....	55	16
XXXII.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 31 de l'ordre du jour).....	56	16

## Annexes

I.	List of informal documents (GRSP-64-...) distributed without an official symbol during the session .....	18
II.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) .....	22
III.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) .....	23
IV.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants) .....	24
V.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) .....	26
VI.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et places assises i-Size) .....	37
VII.	List of GRSP informal working groups .....	38

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-quatrième session à Genève du 11 au 14 décembre 2018, sous la présidence de M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays ci-après y ont participé, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Suède, Suisse, et Tchéquie. Un expert de la Commission européenne était aussi présent. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après y ont également participé : Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Consumers International, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), 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/2018/23 ;  
Documents informels GRSP-64-17-Rev.1 et GRSP-64-18.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/23) proposé à la soixante-quatrième session, l'ordre d'examen des points (GRSP-64-17-Rev.1) et les annotations (GRSP-64-18). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP est reproduite à l'annexe VII 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/2018/27 ;  
Documents informels GRSP-64-38, GRSP-64-39-Rev.1,  
GRSP-64-40 et GRSP-64-44.

4. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-64-38, qui contient la proposition d'amendement 2 (GRSP-64-39-Rev.1, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/27) au RTM ONU n° 7 (phase 2 du RTM ONU sur les appuie-tête), qu'il a élaboré conjointement avec les experts du Japon et des Pays-Bas. Il a expliqué que, comme la proposition comportait plusieurs points laissés en suspens, ils avaient été placés entre crochets. Il a précisé que cette proposition contenait cinq principales modifications du RTM ONU n° 7 :

- a) Calcul de la hauteur de l'appuie-tête sur la base du point de contact avec la tête au lieu de la hauteur réelle ;
- b) Procédure de mesure de la hauteur ;
- c) Suppression de la méthode de mesure de la distance tête/appuie-tête à l'aide de la machine point H ;
- d) Adoption de la méthode de mesure de la distance tête/appuie-tête à l'aide du point R ; et
- e) Introduction de la méthode de performance dynamique, au moyen du mannequin pour essais de choc arrière (BioRID) et de critères empiriques plutôt que biomécaniques (en raison de l'absence d'une définition médicale précise de l'effet « coup de fouet ») pour établir l'efficacité des sièges.

5. Dans le même temps, l'expert du Japon a présenté le huitième rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel sur les appuie-tête. L'expert de l'OICA souhaiterait que le RTM ONU n° 7 et le Règlement ONU n° 17 restent alignés l'un sur l'autre. Cependant, il a ajouté que si, pour l'instant, il était difficile de maintenir cet alignement, le GRSP devait absolument au minimum inclure dans le Règlement ONU n° 17 les résultats des travaux du groupe de travail informel. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-64-44, dont les auteurs se demandent si les résultats des essais obtenus avec le mannequin BioRID sont réellement reproductibles et proposent que les critères de blessures soient modulables. Le GRSP a noté qu'une proposition d'amendement de la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) contenant des dessins du mannequin BioRID ainsi que ses caractéristiques, lui serait peut-être présentée à sa session de mai 2019.

6. Pour finir, les experts du GRSP ont été invités à adresser leurs observations concernant les documents GRSP-64-39-Rev.1 et GRSP-64-40 à l'expert du Japon avant la fin janvier 2019. En outre, il a été décidé que le groupe de travail informel organiserait une réunion Webex pour permettre à l'expert du Japon de soumettre une proposition officielle d'amendement, qui reprendrait aussi le document GRSP-64-25 (voir le paragraphe 16 du présent rapport) d'ici au 15 février 2019.

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

##### **A. Proposition d'amendement 2 (phase 2)**

7. L'expert de l'Allemagne, s'exprimant au nom du Président du groupe de travail informel sur la sécurité des piétons, a informé le Groupe de travail qu'une proposition de nouvel additif 3 à la R.M.1 contenant les dessins et les caractéristiques de la Jambe d'essai souple (FlexPLI), serait présentée au Groupe de travail, à sa session de mai 2019, sur la base d'un modèle en cours de mise au point dans le cadre de la phase 2 par le groupe de travail informel du RTM ONU n° 7 (voir par. 5 ci-dessus).

##### **B. Proposition d'amendement 3**

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

8. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que son administration avait précédemment prévu de publier un avis relatif à une proposition de réglementation en vue d'adopter la phase 1 du RTM n° 9 mais que, comme cette question n'était pas prioritaire, cet avis ne serait pas publié avant longtemps. L'expert de l'OICA a fait savoir qu'il avait l'intention de poursuivre les travaux d'alignement du RTM ONU n° 9 sur le Règlement ONU n° 127, dans lequel l'amendement proposé avait déjà été incorporé. Il a suggéré que, lors de la session de mars 2019 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), le Président du Groupe de travail explique la situation actuelle et explore les possibilités de soumettre l'amendement au RTM ONU à l'AC.3 pour mise aux voix. Le Président du Groupe de travail a confirmé que la question figurerait parmi les points à retenir de la session de décembre 2018 et que le Groupe de travail rechercherait des solutions.

##### **C. Proposition d'amendement 4**

**Document(s) :** Document informel GRSP-64-36.

9. L'expert de la République de Corée, qui préside le groupe de travail informel des systèmes de capot actif pour la protection des piétons (DPPS) a présenté le document GRSP-64-36 afin d'informer le Groupe de travail sur la situation des travaux du groupe de travail informel. Il a expliqué que le groupe s'était réuni pour la dernière fois à Genève, le 11 décembre 2018. Il a ajouté que le groupe travaillait à l'élaboration de nouvelles

prescriptions plus détaillées visant à garantir que les capots actifs se déclenchent comme prévu pour protéger les piétons et les autres usagers de la route vulnérables. Il a souligné que, parmi les principales questions examinées figurait la validation de la procédure de détermination du moment de l'impact de la tête et que le groupe envisageait à la fois une simulation numérique et des essais avec mannequin. L'expert de l'OICA a indiqué qu'en cas de simulation numérique, le constructeur devait apporter la preuve que l'outil de simulation utilisé était approprié et que les modèles numériques présentaient une biofidélité et une cinématique satisfaisantes. Il a donc recommandé que la position de marche du modèle soit décrite dans la R.M.1 et qu'elle soit mise à jour régulièrement. L'expert de la République de Corée a conclu en indiquant que son groupe envisageait aussi l'élaboration d'une proposition d'amendement correspondante du Règlement ONU n° 127. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2019.

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

10. L'expert des États-Unis d'Amérique, s'exprimant au nom des coresponsables du groupe (Japon, République de Corée et Union européenne) et des membres du groupe de travail informel sur le RTM ONU n° 13 – phase 2, a informé le Groupe de travail sur l'état d'avancement des travaux du groupe. Il a indiqué que la dernière réunion du groupe s'était tenue à Bruxelles, du 9 au 11 octobre 2018, et qu'elle avait été suivie par plus de soixante personnes dont des représentants de Parties contractantes, de la construction automobile, de l'industrie des conteneurs, d'organisations de normalisation et d'universités. Il a ajouté que les experts avaient poursuivi l'examen des principales questions techniques de la phase 2, à savoir les prescriptions applicables aux poids lourds et aux autobus, la compatibilité des matériaux, la rupture des citernes sous contrainte, les paramètres de l'essai d'exposition au feu et des explications concernant les procédures d'essai en vigueur. La prochaine réunion du groupe était prévue en mars 2019. Il a ajouté que les cinq équipes spéciales ci-dessous avaient fait connaître l'état d'avancement de leurs travaux :

- a) L'équipe spéciale n° 1 (véhicules lourds et autobus) a longuement examiné la question du système d'alimentation en carburant de ces véhicules qui diffère nettement de celui des véhicules légers. Les prescriptions doivent être examinées avec soin compte tenu des différences de configuration, d'utilisation et d'application. Il se réunit régulièrement tous les mois pour définir les questions les plus importantes et en débattre ;
- b) L'équipe spéciale n° 2 (prescriptions applicables aux embouts de remplissage) a prévu de soumettre un projet de proposition sur cette question à la prochaine réunion du groupe de travail informel ;
- c) L'équipe spéciale n° 3 (recommandations concernant les procédures d'essai) avançait bien dans ses travaux qu'elle devrait terminer d'ici à l'été 2019 ;
- d) L'équipe spéciale n° 4 (essais de résistance au feu) avançait elle aussi bien dans ses travaux qu'elle devrait achever en 2019 ;
- e) L'équipe spéciale n° 5 (recommandations tirées de la norme ISO TC 197) avait recommandé qu'une proposition d'information technique soit incluse dans le chapitre des justifications.

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

11. Le Président du Groupe de travail a rappelé à ses membres la décision prise par l'Administration nationale de la sécurité routière des États-Unis (NHTSA) de ne plus assurer la présidence du groupe de travail informel en raison du manque de ressources. Il a aussi rappelé la déclaration de l'expert de l'Allemagne faite lors de la session du GRSP de décembre 2017 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62, par. 10) selon laquelle les additifs à la

Résolution mutuelle 1, visant à intégrer les caractéristiques des dispositifs d'essai anthropomorphiques (c'est-à-dire des mannequins pour essais de choc), notamment des mannequins pour essais de choc latéral (par exemple le mannequin World SID du 50<sup>e</sup> centile) soient achevés dès que possible. Il a donc encouragé l'Allemagne à résoudre le problème de la présidence du groupe.

## **VII. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 6 de l'ordre du jour)**

12. L'expert des États-Unis d'Amérique, s'exprimant au nom des coresponsables (Chine, Japon et Union européenne) et des membres du groupe de travail informel sur le RTM n° 20, phase 2, a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe. Il a indiqué que le groupe s'était réuni en Suède, du 11 au 13 septembre 2018 ; il a précisé qu'il poursuivait l'examen des principales questions techniques, notamment la propagation thermique, l'immersion dans l'eau, la gestion des flux de gaz et leur toxicité et enfin les vibrations en 3D. Il a noté que « le livre blanc » portant sur la propagation thermique avait été examiné longuement et mis à jour. Il a ajouté que le groupe avait aussi examiné des questions concernant l'immersion dans l'eau et les vibrations du système de batterie et qu'il avait regretté premièrement que les données de terrain et les justifications pour les prescriptions concernant l'immersion dans l'eau soient insuffisantes et deuxièmement que les prescriptions concernant les vibrations s'appliquent principalement à la fiabilité plus qu'à la sécurité. Pour finir, il a annoncé que le groupe de travail informel avait l'intention d'achever ses travaux d'ici à 2021 et que sa prochaine réunion se tiendrait du 22 au 24 janvier 2019, à Detroit (États-Unis d'Amérique).

13. L'expert de l'OICA a souligné combien il était compliqué de couvrir tous les domaines ne se rapportant pas strictement aux véhicules électriques et il a instamment appelé les experts en matière de choc avant et latéral possédant des connaissances dans les différents domaines visés dans les Accords ONU annexés à l'Accord de 1958 à participer aux travaux du Groupe. Le Président du GRSP a précisé que l'objectif du groupe de travail informel était moins de réglementer les essais de choc des véhicules électriques que de définir des critères de réussite à l'issue desdits essais. Cependant il a annoncé que parallèlement au groupe de travail informel, un sous-groupe avait été créé pour aligner le Règlement ONU n° 100 sur le RTM ONU n° 20. Il a proposé que les experts des Règlements ONU n°s 94 et 95 soient invités à participer aux activités du sous-groupe en question. L'expert du Japon a annoncé qu'il travaillait étroitement avec les experts de l'OICA et de la Commission européenne en vue de présenter une proposition informelle de nouvelle série d'amendements visant à aligner le Règlement ONU n° 100 sur le RTM ONU n° 20, phase 1, d'ici à la session de mai 2019, du GRSP.

## **VIII. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** Document informel GRSP-64-12.

14. L'expert de la France a présenté le document GRSP-64-12 pour corriger une coquille dans l'annexe du Règlement ONU n° 14 qui contient la fiche de communication. Le Groupe de travail a adopté le GRSP-64-12 (reproduit à l'annexe II) et il a chargé le secrétariat de le soumettre en tant que Rectificatif 1 au Complément 6 à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 14, aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

## **IX. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25.

15. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25, qui contient une proposition de correction de la communication d'homologation de type afin que les prescriptions relatives à l'installation de témoin de port de ceinture ne soient pas réservées au siège du conducteur. Étant donné que la modification proposée comporterait des aspects techniques plus larges, le GRSP a décidé de l'intégrer dans une autre proposition d'amendement au Règlement ONU n° 16. Pour finir, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2019.

## **X. Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges) (point 9 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/34 ;  
Documents informels GRSP-64-21, GRSP-64-25 et GRSP-64-37.

16. Les experts du Japon et de la Commission européenne ont présenté le document GRSP-64-37 qui contient des propositions d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/34) au Règlement ONU n° 17 (résistance mécanique des sièges) visant à aligner ce dernier sur le RTM ONU n° 7, phase 2 (voir par. 5 ci-dessus). L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-64-25, qui vise à préciser les nouvelles dispositions des essais en conditions statiques figurant dans le RTM ONU n° 7, phase 2 et les modifications proposées aux tolérances prévues pour le maintien de la distance tête/appuie-tête et l'essai de dissipation d'énergie. Le GRSP a décidé de confier le document GRSP-64-25 au groupe de travail informel en vue de son éventuelle inclusion dans les propositions d'amendements au Règlement ONU n° 17 et au projet d'amendement au RTM ONU n° 7. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2019 en s'appuyant sur les progrès que le groupe aura faits dans son travail.

17. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-64-21, qui vise à préciser les possibilités d'installer des sièges faisant face vers le côté dans certaines catégories d'autobus (M2 et M3 des classes A et I). Le GRSP a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite dans l'annexe III du présent rapport et a chargé le secrétariat de la soumettre en tant que complément 1 à la série 09 d'amendements au Règlement ONU n° 17, aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

## **XI. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 10 de l'ordre du jour)**

18. L'expert de l'Italie, qui préside le groupe de travail informel des casques de protection, a rendu compte au GRSP de l'avancement des travaux de son groupe, qui s'était réuni pour la dernière fois, le 10 décembre 2018, à Genève. Il a expliqué que le groupe avait examiné un premier projet de proposition qui avait été adopté et qui visait à explorer certaines questions précises, par exemple l'équipement électronique ou encore les essais par rotation. L'expert de l'Allemagne a proposé que les projets d'amendement au Règlement ONU n° 22 soient examinés en deux temps : premièrement, présentation des modifications les plus urgentes et deuxièmement présentation des procédures d'essai nécessitant des recherches et un examen plus approfondi. L'expert des Pays-Bas s'est inquiété du peu de temps qu'il restait au groupe de travail informel avant la fin de son mandat, fixée au mois de décembre 2019. L'expert de Consumers International a indiqué que la première priorité de son organisation était d'améliorer la sécurité et il a donc appuyé la proposition de l'expert de l'Allemagne. Pour finir, le GRSP a adopté le plan proposé par le groupe de travail informel, à savoir : a) fournir une version mise à jour de la proposition à ses experts et recevoir des observations avant la fin janvier 2019 ; b) organiser une réunion Webex pendant la première semaine de février 2019 ; c) soumettre une proposition officielle avant



le 15 février 2019 ; d) recevoir de nouveaux commentaires au plus tard en avril 2019 ; et e) éventuellement soumettre un document informel qui modifierait la proposition avant la session de mai 2019 du GRSP.

## **XII. Règlement ONU n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires) (point 11 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** Document informel GRSP-62-11.

19. Le Groupe de travail a repris l'examen du GRSP-62-11 concernant les tolérances proposées pour la position du dispositif de précharge pendant les essais. Il a noté que cette proposition avait déjà été acceptée en principe lors de sa soixante-deuxième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62, par. 20). L'expert de l'OICA a demandé que la proposition fasse l'objet de nouvelles consultations et le Groupe de travail a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-62-11 sous une cote officielle à sa session de mai 2019.

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

**Document(s) :** ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/26 ;  
Documents informels GRSP-64-32, GRSP-64-33 et GRSP-64-35-Rev.1.

20. L'expert de Consumers International a présenté le document GRSP-64-32, dans lequel il était expliqué que, en vue de la prochaine entrée en vigueur de la « phase 3 » du Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants à ceinture (ECRS)), tous les groupes et toutes les catégories de systèmes de retenue pour enfants non intégraux faisant face vers l'avant, à l'exception des systèmes du groupe III seraient visés. En conséquence, il a expliqué que les systèmes améliorés de retenue pour enfants pourraient toujours être homologués en vertu du Règlement ONU n° 44 pour une période indéterminée. Il a donc proposé que cette catégorie de systèmes de retenue pour enfants soit progressivement supprimée (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/26). La proposition a fait l'objet d'un certain nombre d'observations relatives aux dispositions transitoires et le GRSP a examiné le document GRSP-64-35-Rev.1. Pour finir, il a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/26, tel qu'amendé par l'annexe IV du présent rapport et il a chargé le secrétariat de le soumettre en tant que complément 16 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44, aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

21. L'expert de Consumers International a présenté le document GRSP-64-33 sur le programme d'évaluation des systèmes de retenue pour enfants (PESRI), qui a été mené dans des pays d'Amérique latine avec le parrainage de la FIA, de Global NCAP et de la section « recherches et essais » de Consumers International. Il a indiqué que ce programme avait été entaché par des irrégularités par rapport au Règlement, une mauvaise surveillance des marchés et l'octroi trop facile d'homologations. Les experts d'autres Parties contractantes ont indiqué que, dans leur propre pays, la surveillance du marché des systèmes de retenue pour enfants et des casques de protection était aussi un problème.

## **XIV. Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) (point 13 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 ;  
Documents informels GRSP-64-19 et Add.1, GRSP-64-22  
et GRSP-64-23.

22. L'expert de l'Allemagne a présenté les documents GRSP-64-22 et GRSP-64-23, qui remplacent et annulent le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10 et visent à supprimer l'appendice 5 (prescriptions et procédure concernant les essais en conditions

statiques) du Règlement ONU n° 80 (GRSP-64-22) et à améliorer les essais en conditions dynamiques (GRSP-64-23) dans deux séries d'amendements. L'expert de l'OICA a proposé que les deux types d'essais soient maintenus en parallèle mais que l'on commence par améliorer les essais en conditions statiques. La suggestion de l'expert de l'OICA a été appuyée par l'expert de l'Italie. L'expert de la Fédération de Russie a présenté les documents GRSP-64-19 et Add.1, dans lesquels il est proposé d'insérer l'évaluation des critères de blessures à la nuque du mannequin dans les essais en conditions dynamiques du Règlement ONU n° 80. Le Président du GRSP a proposé que l'on crée une équipe spéciale composée des parties intéressées, sous la conduite de l'Allemagne, qui serait chargée d'élaborer une version révisée du document officiel, qui reprendrait le document GRSP-64-19 ainsi que les observations communiquées au secrétariat jusqu'au 15 février 2019. L'expert de l'Allemagne a souscrit à la proposition du Président et l'expert de l'OICA a proposé de participer à l'élaboration de cette version révisée.

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

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

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

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

## **XVII. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules à traction électrique) (point 16 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** Document informel GRSP-64-24.

25. Le GRSP a pris note du document GRSP-64-24, soumis par l'expert des Pays-Bas, qui vise à étendre la sécurité fonctionnelle prévue dans le Règlement ONU n° 100 à d'autres catégories de véhicules. À propos des travaux en cours en vue d'aligner le Règlement ONU n° 100 sur le RTM ONU n° 20, l'expert de l'OICA a proposé d'inclure cette proposition dans le programme de travail du groupe de travail informel du RTM ONU n° 20. Pour finir, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question et a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSP-64-24 sous une cote officielle à sa session de mai 2019.

## **XVIII. Règlement ONU n° 111 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules-citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement) (point 17 de l'ordre du jour)**

26. Aucune nouvelle information n'a été communiquée au titre de ce point (voir par. 46 ci-dessous).

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

**Document(s) :** Document informel GRSP-64-20.

27. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-64-20, qui vise à concilier les différentes interprétations qui peuvent être faites lors de l'essai du véhicule dans différentes configurations avec un système de suspension active, par exemple en conduite

tout-terrain (SUV principalement) ou dans un parc de stationnement (voitures de sport). Il a conclu que puisque la hauteur du véhicule avait une incidence sur la zone d'impact de la tête d'essai et sur les résultats des essais effectués avec une jambe d'essai, toutes les hauteurs possibles du véhicule, jusqu'à une vitesse de 11,1 m/s (soit 40 km/h) devraient être prises en considération pour les chocs avec un piéton. L'expert de l'OICA a admis que la question soulevée par l'Allemagne était recevable et qu'il fallait éviter d'avoir plusieurs interprétations, mais cela devait être étudié soigneusement y compris en suivant le principe de la définition la plus défavorable. Il a ajouté que cette solution entraînerait l'élaboration de nouvelles prescriptions et donc d'une série d'amendements et de dispositions transitoires. Il a ajouté en outre que cette question devrait être examinée dans le cadre des discussions que le WP.29 menait en ce moment sur l'efficacité des véhicules en dehors du cadre des essais définis dans les différents Règlements ONU. L'expert des Pays-Bas a proposé que l'on élabore des modèles de simulation pour prévoir l'hypothèse la plus mauvaise. L'expert de l'OICA a souligné que soumettre un véhicule à un essai dans toutes les configurations possibles serait irréaliste et il a donc souscrit aux déclarations de l'expert des Pays-Bas. Il a fait allusion aux travaux relatifs à l'homologation des véhicules automatisés, travaux qui reposent désormais sur trois éléments principaux, à savoir : a) la piste d'essai ; b) les essais sur route ; et c) la simulation et la surveillance du processus d'élaboration.

28. Le Président du GRSP a proposé la création d'un groupe d'experts intéressés qui serait chargé de poursuivre l'élaboration de la proposition. Le GRSP a accepté la proposition de son Président. L'expert de l'Allemagne a annoncé que le Groupe de travail se réunirait peut-être avant le 15 février 2019, pour soumettre une proposition officielle. Pour finir, le GRSP a prié le secrétariat de maintenir le document GRSP-64-20 à l'ordre du jour de la session de mai 2019 en tant que document de référence.

## **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/2018/24,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/29,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/30,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/31,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/32,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33 ;  
Documents informels GRSP-64-01, GRSP-64-02-Rev.1,  
GRSP-64-03-Rev.1, GRSP-64-04-Rev.1, GRSP-64-05-Rev.1,  
GRSP-64-06, GRSP-64-07, GRSP-64-08-Rev.1, GRSP-64-09,  
GRSP-64-10, GRSP-64-11, GRSP-64-15, GRSP-64-16-Rev.1,  
GRSP-64-27, GRSP-64-28, GRSP-64-29, GRSP-64-30-Rev.1,  
GRSP-64-31, GRSP-64-34, GRSP-64-42 et GRSP-64-43.

29. L'experte de l'Espagne a présenté les documents GRSP-64-06, GRSP-64-02-Rev.1, GRSP-64-03-Rev.1, GRSP-64-04-Rev.1 et GRSP-64-05-Rev.1, qui visent à mieux réglementer le déplacement de la tête du mannequin lorsqu'elle dépasse le plan de référence DE lors d'essais de choc avant et arrière, avec des dispositifs améliorés de retenue pour enfants. Elle a expliqué que ces documents étaient des propositions révisées qui avaient déjà été présentées à la session de mai 2018 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/63, par. 33) afin de mieux justifier les essais sur catapulte. Le GRSP a adopté les documents GRSP-64-02-Rev.1, GRSP-64-03-Rev.1, GRSP-64-04-Rev.1 et GRSP-64-05-Rev.1, tels qu'ils sont reproduits à l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre le document GRSP-64-02-Rev.1 en tant que projet de complément 9, le document GRSP-64-03-Rev.1 en tant que projet de complément 6 à la série 01 d'amendements, le GRSP-64-04-Rev.1 en tant que projet de complément 5 à la série 02 d'amendements et le GRSP-64-05-Rev.1 en tant que projet de complément 2 à la série 03 d'amendements à la version initiale du Règlement ONU n° 129, aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et l'AC.1.

30. L'experte de l'Espagne a en outre présenté le document GRSP-64-10, qui reprend les documents GRSP-64-07, GRSP-64-08-Rev.1 et GRSP-64-09 et visent à mettre à jour les dispositions concernant la marque d'homologation. Le GRSP a adopté les documents GRSP-64-07, GRSP-64-08-Rev.1, GRSP-64-09 et GRSP-64-31 tels qu'ils sont reproduits à l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre le GRSP-64-08-Rev.1 et le GRSP-64-31 en tant que partie (voir par. 29) du projet du complément 5 à la série 02 d'amendements, les documents GRSP-64-07 et GRSP-64-09 en tant que partie (voir par. 29) du projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

31. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 pour préciser la définition du terme « porte-bébé » et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 pour indiquer que certaines informations destinées aux usagers étaient suffisamment visibles. L'experte de l'Espagne a présenté le document GRSP-64-28 afin d'améliorer la cohérence des informations données. Le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28, tels qu'amendés par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 en tant que partie (voir par. 29 et 30) du projet de complément 2 à la série 03 d'amendements et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 en tant que partie (voir par. 29) du projet de complément 9 à la version initiale du Règlement ONU n° 129, partie (voir par. 29 et 30) du complément 6 à la série 01 d'amendements, partie (voir par. 29 et 30) du projet de complément 5 à la série 02 d'amendements et partie (voir par. 29 et 30) du projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

32. L'expert de la CLEPA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/31 et présenté le document GRSP/64/42 afin d'indiquer que les essais de vérification de la conformité de la production devraient être effectués en suivant les mêmes prescriptions que celles qui étaient en vigueur au moment de l'homologation initiale ou de toute extension ultérieure pertinente. L'expert de l'Italie a proposé qu'une prescription analogue figure dans d'autres Règlements ONU afin que les essais de vérification de la conformité de la production soient les mêmes dans tous les Règlements. Le Groupe de travail a adopté le GRSP/64/42 tel qu'il est reproduit à l'annexe V. Le secrétariat a été prié de soumettre le document GRSP/64/42 en tant que partie (voir par. 29 à 31) du projet de complément 5 à la série 02 d'amendements et partie (voir par. 29 à 31) du projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

33. L'experte de l'Espagne a présenté le document GRSP-64-30-Rev.1, afin de préciser les modalités d'installation du porte-bébé sur le banc d'essai. Le Groupe de travail a adopté le document GRSP-64-30-Rev.1 tel qu'il est reproduit à l'annexe V et chargé le secrétariat de le soumettre en tant que partie (voir par. 29 à 32) du projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

34. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-64-34, qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33, afin de s'assurer d'un usage légal des ajouts amovibles dans le cadre du Règlement ONU n° 129. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33 tel que modifié par l'annexe V du présent rapport et a chargé le secrétariat de le soumettre en tant que partie (voir par. 29 à 33) du projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

35. L'expert de la CLEPA a présenté un résumé de tous les documents qu'il avait présentés (GRSP/64/29) ainsi que le document GRSP/64/16/Rev.1 relatif au projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/29 complété par le GRSP/64/15), qui vise à inclure dans le champ d'application du Règlement ONU : a) les systèmes améliorés de retenue pour enfants universels non intégraux, dépourvus de dossier (coussins rehausseurs i-Size) ; et b) des systèmes améliorés de retenue pour enfants spécifiques à un véhicule dépourvus de dossier (coussins rehausseurs spécifiques à un véhicule). En outre, l'expert de la CLEPA a présenté un document

regroupant toutes les observations reçues (GRSP/64/43). L'expert de l'Allemagne a fait valoir que la définition d'un dispositif i-Size était associée à un essai supplémentaire de choc latéral destiné à évaluer la protection de l'enfant lorsque le véhicule subissait ce genre de collision et pour s'assurer que les enfants de moins de quinze mois voyagent tournés vers l'arrière. Il s'est donc opposé à ce que l'on associe les nouvelles catégories de dispositif ci-dessus à la définition d'un dispositif i-Size afin d'éviter toute confusion chez les usagers. L'expert du Japon s'est rallié à l'avis de l'expert de l'Allemagne. Les experts de Consumers International et de la Commission européenne se sont déclarés favorables à l'inclusion de ces dispositifs dans le champ d'application du Règlement ONU n° 129 afin de supprimer définitivement le Règlement ONU n° 44. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2019. Il a donc décidé du même coup de reporter l'examen d'amendements parallèles aux autres séries d'amendements affectés par le projet de série 04 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/30, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/32 et GRSP-64-27) à sa session de mai 2019. Par ailleurs, le secrétariat a été prié de conserver le document GRSP/64/27 à l'ordre du jour comme document de référence et de faire distribuer le document GRSP/64/43 sous une cote officielle à la prochaine session du GRSP.

36. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSP/64/01, qui vise à aligner la version russe sur la version anglaise. L'expert de la France a présenté une proposition analogue (GRSP/64/11) pour aligner la version française sur la version anglaise. Le Groupe de travail a adopté les documents GRSP/64/01 et GRSP/64/11 tels qu'ils sont reproduits à l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre le document GRSP/64/01 en tant que projet de rectificatif 3 à la version initiale du Règlement ONU n° 129 et le document GRSP/64/11 en tant que projet de rectificatif 1 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

37. Pour finir, le Président du GRSP a recommandé que l'on crée une équipe spéciale d'experts intéressés qui serait chargée de simplifier l'examen des projets d'amendements aux Règlements ONU. Le Groupe de travail a accepté la proposition de son Président et a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base de résultats des réunions de l'équipe spéciale en question.

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

38. Aucune nouvelle information 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)**

**Document(s) :** Document informel GRSP-64-14.

39. L'expert de la France a présenté le document GRSP-64-14, qui précise que les portes arrière du côté heurté, qui n'ont pas été directement touchées par le poteau, peuvent être soumises à de lourdes charges. L'amendement qu'il a proposé ressemble à celui qui avait déjà été adopté pour le Règlement ONU n° 95. L'expert de l'OICA a émis une réserve pour étude. Pour finir, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2019 et il a chargé le secrétariat de faire distribuer le GRSP-64-14 sous une cote officielle.

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

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

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

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

## **XXV. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et places assises i-Size) (point 24 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** Document informel GRSP.64-13-Rev.1.

42. L'expert de la France a présenté le document GRSP-64-13-Rev.1 avant de corriger une coquille dans l'annexe du Règlement ONU n° 145 qui contient la fiche de communication. Le Groupe de travail a adopté le GRSP 64-13-Rev.1 tel qu'il est reproduit à l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre le GRSP-64-14-Rev.1 en tant que projet de rectificatif 1 au texte initial du Règlement ONU n° 145 aux fins d'examen et de mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

## **XXVI. Résolution mutuelle n° 1 (point 25 de l'ordre du jour)**

43. L'examen des points 3 a) et 5 de l'ordre du jour a été achevé (voir par. 7 et 11).

## **XXVII. Sécurité des enfants transportés par autobus et autocar (point 26 de l'ordre du jour)**

44. L'expert de la Fédération de Russie a appelé de ses vœux un vrai débat sur la question de la sécurité des enfants transportés par autobus. Il a indiqué qu'une solution possible serait l'utilisation généralisée de ceintures de sécurité à trois ou quatre points équipées de sangles souples pour régler les ancrages dans le sens de la hauteur. Cependant, il a précisé que l'utilisation de systèmes de retenue pour enfants serait tout de même souhaitable. Selon lui, la réglementation du transport des enfants en autobus devrait s'appuyer sur le Règlement ONU n° 129, avec d'éventuelles adaptations. Selon lui, un groupe d'experts intéressés pourrait être créé pour s'occuper de cette question afin de trouver une solution rapidement. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne et de la France ont demandé qu'une solution soit trouvée d'urgence. Le Président du GRSP a indiqué que la NHTSA avait effectué des recherches et des essais sur cette question et qu'elle proposait d'en communiquer les résultats à la session de mai 2019. Les experts de la Fédération de Russie et de la Suède ont eux aussi communiqué les résultats d'expérience ainsi que des statistiques sur la question et ont fait part de leur intention d'en communiquer d'autres à la prochaine session.

45. Pour finir, le Groupe de travail a reconnu la pertinence du sujet et a encouragé ses experts à élaborer un plan stratégique sur la question.

## **XXVIII. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 27 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** Document informel GRSP-64-45.

46. Le Groupe de travail a pris note du document GRSP-64-45 concernant la décision du WP.29 de transformer le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) en Groupe de travail des véhicules automatiques/autonomes et connectés (GRVA) et de réattribuer certaines tâches du GRRF à d'autres Groupes de travail (ECE/TRANS/WP.29/1139, par. 33). Le Groupe de travail a par ailleurs noté la recommandation du WP.29 selon laquelle il devrait inclure le Règlement ONU n° 111 dans son programme de travail. Le Président du GRSP a proposé que son Groupe commence à se

demander quels domaines relevant de sa compétence pourraient être réévalués dans le cadre du développement de l'automatisation des véhicules. À titre indicatif, il a mentionné entre autres les ceintures de sécurité, le choc avant et la résistance mécanique des sièges et il a indiqué qu'il était disposé à en fournir une liste plus complète à la session de mai 2019.

## **XXIX. Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 28 de l'ordre du jour)**

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

## **XXX. Élection du Bureau (point 29 de l'ordre du jour)**

48. Conformément à l'article 37 de son règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son Bureau. Les représentants des Parties contractantes présents et votants ont réélu à l'unanimité M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique) Président et M. J. W. Lee (République de Corée) Vice-Président pour les sessions prévues en 2019.

## **XXXI. Questions diverses (point 30 de l'ordre du jour)**

### **A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales relatives à la sécurité passive**

**Document(s) :** Documents informels GRSP-64-41 et GRSP-64-26.

49. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-64-41 relatif au programme de recherche que son pays a entrepris afin d'améliorer la sécurité des piétons. Il a ajouté que, malgré les bons résultats obtenus grâce aux efforts déployés en matière de réglementation, les piétons continuaient à être les principales victimes des accidents mortels. Il a conclu en indiquant que la protection assurée par le montant avant serait encore améliorée par les coussins gonflables.

50. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen du document GRSP-64-26 à sa session de mai 2019 en raison du manque de temps.

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

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

### **C. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule)**

52. L'expert du Japon, s'exprimant au nom du nouveau représentant du GRSP pour l'IWVTA, a rendu compte au Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel sur l'IWVTA. Il a ajouté que le groupe de travail informel avait commencé à travailler sur la phase 2 au mois de mai et qu'il avait transmis quelques propositions au WP.29 à sa session de novembre 2018. Il a précisé que le WP.29 avait accepté la feuille de route pour la phase 2 de l'IWVTA, invitant tous les Groupes de travail à examiner les Règlements susceptibles d'être ajoutés à l'annexe 4 du Règlement ONU n° 0. Il a en outre précisé que le Groupe de travail était invité à se prononcer sur les six Règlements ONU à examiner, à savoir les Règlements n° 44, 129, 134, 135, 137 et 145. Il a annoncé que le nouveau représentant du GRSP pour l'IWVTA avait déjà élaboré un plan précisant quels Règlements admissibles devraient être examinés en priorité par les parties

intéressées du GRSP avant sa session de mai 2019. Pour finir, il a encouragé les experts du GRSP qui souhaiteraient participer aux travaux ci-dessus à prendre contact avec lui.

#### **D. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2018 du WP.29**

53. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants des 175<sup>e</sup> et 176<sup>e</sup> sessions du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1139 et ECE/TRANS/WP.29/1142).

#### **E. Machine tridimensionnelle point H**

54. Le Président du Groupe de travail, s'exprimant au nom du Président du groupe de travail informel de la machine tridimensionnelle point H a rappelé (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/63, par. 50) que, étant donné que les travaux du groupe de travail informel n'avaient pas progressé comme espéré, les activités dudit groupe pourraient finalement être confiées à un nouveau groupe qui serait chargé de l'élaboration de la Résolution mutuelle n° 1 (voir par. 11).

#### **F. Systèmes de transport intelligents**

55. Le Groupe de travail a pris note que l'état d'avancement de l'application de la feuille de route sur les systèmes de transport intelligents serait examiné à la session de février 2019 du Comité des transports intérieurs.

### **XXXII. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 31 de l'ordre du jour)**

56. La soixante-cinquième session doit se tenir à Genève du 13 (14 h 30) au 17 (12 h 30) mai 2019. Le Groupe de travail a noté que la date limite de soumission au secrétariat de documents officiels était le 15 février 2019, soit douze 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 2 (phase 2) ;
  - b) Proposition d'amendement 3 ;
  - c) 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° 111 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules-citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement)
18. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
19. Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
20. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
21. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau).
22. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
23. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
24. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et places assises i-Size)
25. Résolution mutuelle n° 1.
26. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar.
27. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules
28. 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) Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule)
  - d) Points à retenir de la session de mars 2019 du WP.29 ;
  - e) Machine tridimensionnelle point H ;
  - f) Systèmes de transport intelligents.

## Annexe I

[Anglais seulement]

**List of informal documents (GRSP-64-...) distributed without an official symbol during the session**

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	Russian Federation	19	E	Proposal for draft Corrigendum 3 (Russian only) to the original version of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
02/ Rev.1	Spain	19	E	Proposal for Supplement 9 to the 00 series of amendments to Regulation No. 129	(d)
03/ Rev.1	Spain	19	E	Proposal for Supplement 6 to the 01 series of amendments to Regulation No. 129	(d)
04/ Rev.1	Spain	19	E	Proposal for Supplement 5 to the 02 series of amendments to Regulation No. 129	(d)
05/ Rev.1	Spain	19	E	Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to Regulation No. 129	(d)
06	Spain	19	E	Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(a)
07	Spain	19	E	Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
08/ Rev.1	Spain	19	E	Proposal for Supplement 5 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
09	Spain	19	E	Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
10	Spain	19	E	Technical Service Group (TSG) UN Regulation No. 129.02 and UN Regulation No. 129.03 series of amendment - Approval Label Updates Explanatory Notes (GRSP-64-07 to GRSP-64-09)	(d)
11	France	19	E	Proposal for Corrigendum 1 to 03 Series of amendments of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
12	France	7	E	Proposal for Corrigendum 1 to Supplement 6 to the 07 series of amendments of Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(d)
13/ Rev.1	France	24	E	Proposal for Corrigendum 1 to 00 Series of amendments of Regulation No. 145 (Isofix anchorage systems)	(d)
14	France	21	E	Proposal for Supplement 2 to the 00 and 01 series of amendments of Regulation No. 135 (Pole Side Impact)	(b)
15	CLEPA	19	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129	(a)
16/ Rev.1	CLEPA	19	E	Introduction of Booster Cushions in UN Regulation No. 129	(a)
17/ Rev.1	GRSP Chair	1	E	GRSP sixty fourth session running order	(a)
18	France	1	E	GRSP sixty fourth session - Internal annotations to the agenda	(a)
19	Russian Federation	13	E	Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10	(a)
19/ Add.1	Russian Federation	13	E	Proposal for amendments to document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10	(a)
20	Germany	18	E	Proposal for collective amendments to 00, 01 and 02 series of amendments of UN Regulation No. 127 - Pedestrian safety	(a)
21	Germany	9	E	Proposal for amendments to Regulation No. 17 (Strength of seats)	(d)
22	Germany	13	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages (buses))	(a)
23	Germany	13	E	Proposal for the 05 series of amendments to Regulation No. 80 (Strength of seats and anchorages (buses))	(a)
24	The Netherlands	16	E	Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(b)
25	CLEPA	9	E	Proposal for 10 series of amendments to Regulation No. 17 (Strength of seat)	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
26	Italy	30(a)	E	New Legislation for Systems to Prevent Small Children from Being Left Unattended in Vehicles	(c)
27	CLEPA	19	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/32	(a)
28	CLEPA	19	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28	(d)
29	CLEPA	19	E	Sixty fourth GRSP Document Summary - December 2018 - CLEPA	(a)
30/ Rev.1	Spain	19	E	Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
31	Spain	19	E	Proposal for Supplement 5 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
32	CI	12	E	Phasing out belted integral UN Regulation No. 44 CRS	(a)
33	CI	12	E	Child Restraint System Evaluation Programme (PESRI)	(a)
34	The Netherlands	19	E	Proposal for a Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced child restraint systems)	(d)
35/ Rev.1	CI	12	E	Proposal for Supplement 16 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	(d)
36	Rep. of Korea	3(c)	E	Status Report of the Informal Working Group of Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
37	Japan and EC	9	E	Introduction to Revision of UN Regulation No. 17 Proposal Document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/34 - Alignment to GTR No. 7 (head restraints)	(a)
38	Germany	2	E	Introduction to Revision of GTR 7 - ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/27	(a)
39/ Rev.1	Japan, Germany and the Netherlands	2	E	Proposal for Amendment 1 Phase 2 of the UN GTR No. 7	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
40	Japan	2	E	Draft 8th progress report of the informal group on Phase 2 of UN GTR No. 7 (Head restraints UN GTR Phase2)	(a)
41	Japan	30(a)	E	Pedestrian Safety Research in Japan	(a)
42	CLEPA	19	E	Proposal for Supplement 5 to the 02 series and Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
43	CLEPA	19	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129	(c)
44	CLEPA	2	E	Dynamic criteria BioRID	(a)
45	Secretariat	27	E	Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA)	(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

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

**Texte adopté sur la base du document GRSP-64-12  
(voir par. 14 du présent rapport)**

*Annexe 1, point 7, modifier comme suit :*

« 7. Utilise l'exemption de dispositifs ISOFIX autorisée par le paragraphe 5.3.8.8 **ou** **5.3.8.9** du présent Règlement : Oui/Non<sup>2</sup> ».

## Annexe III

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

Texte adopté sur la base du document GRSP-64-21  
(voir par. 17 du présent rapport)

*Paragraphe 1, Domaine d'application, modifier comme suit :*

#### « 1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique :

- a) Aux véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sup>1</sup> en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête ;
- b) Aux véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub><sup>1</sup> en ce qui concerne les sièges non visés par le Règlement n° 80, en ce qui concerne la résistance des sièges, de leurs ancrages et de leurs appuie-tête ;
- c) Aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> en ce qui concerne l'aménagement des parties arrière de leur dossier et la conception des dispositifs destinés à protéger leurs occupants contre le danger résultant du déplacement des bagages en cas de choc frontal.

Il ne s'applique pas aux véhicules en ce qui concerne les sièges faisant face vers le côté ou vers l'arrière et les appuie-tête équipant éventuellement ces sièges, **à l'exception des véhicules des catégories M2 et M3 des classes A et I, sous réserve des dispositions du paragraphe 5.1.1.** ».

---

<sup>1</sup> Selon les définitions contenues dans la Résolution d'ensemble sur la construction de véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, par. 2 – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

## Annexe IV

## Projets d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Systèmes de retenue pour enfants)

### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/26 qui ont été adoptés (voir par. 20 du présent rapport)

Paragraphe 6.1.3, modifier comme suit :

« 6.1.3 ...

...

Catégorie		Universel <sup>(1)</sup>		Semi-universel <sup>(2)</sup>		Usage restreint		Spécifique à un véhicule	
		DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX
0	Nacelle	A(3)	NA	A(3)	A(3)	A(3)	NA	A(3)	A(3)
	Dos à la route	A(3)	NA	A(3)	A(3)	A(3)	NA	A(3)	A(3)
0+	Dos à la route	A(3)	NA	A(3)	A(3)	A(3)	NA	A(3)	A(3)
I	Dos à la route	A(3)	NA	A(3)	A(3)	A(3)	NA	A(3)	A(3)
	Sièges faisant face vers l'avant (intégraux)	A(3)	A(3)	A(3)	A(3)	A(3)	NA	A(3)	A(3)
	Sièges faisant face vers l'avant (non intégraux)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Sièges faisant face vers l'avant (non intégraux – voir le paragraphe 6.1.12)	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	A(3)
II	Dos à la route	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	A(3)
	Sièges faisant face vers l'avant (intégraux)	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	A(3)
	Sièges faisant face vers l'avant (non intégraux)	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	A(3)
III	Dos à la route	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	A(3)
	Sièges faisant face vers l'avant (intégraux)	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	NA	A(3)	A(3)
	Sièges faisant face vers l'avant (non intégraux)	A	NA	A	NA	A	NA	A	A

Avec :

DRE : Dispositif de retenue pour enfants

A : Applicable

NA : Sans objet

<sup>(1)</sup> Un DRE ISOFIX universel est un dispositif de retenue pour enfants faisant face à la route pour utilisation sur des véhicules comportant des positions équipées d'ancrages ISOFIX et d'un ancrage de fixation supérieure ISOFIX.



...

(3) Les nouvelles homologations ou extensions d'homologation seront accordées conformément aux paragraphes 17.16 à 17.21.

».

*Paragraphes 17.16 à 17.19, modifier comme suit :*

- « 17.16 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017, aucune nouvelle homologation ne doit être accordée au titre du présent Règlement pour un système de retenue pour enfants de la classe intégrale des groupes 0, 0+ ou I équipé d'attaches ISOFIX (conformément au paragraphe 6.3.2 du présent Règlement). Les dispositifs de retenue faisant partie d'un système multigroupe de retenue pour enfants aussi homologués pour le groupe II et au-dessus seront exemptés jusqu'au **1<sup>er</sup> septembre 2020**.
- 17.17 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, aucune extension d'homologation ne doit être accordée au titre du présent Règlement pour un système de retenue pour enfants de la classe intégrale des groupes 0, 0+ ou I équipé d'attaches ISOFIX (conformément au paragraphe 6.3.2 du présent Règlement). Les dispositifs de retenue faisant partie d'un système multigroupe de retenue pour enfants aussi homologués pour le groupe II et au-dessus seront exemptés jusqu'au **1<sup>er</sup> septembre 2022**.
- 17.18 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2019, aucune nouvelle homologation ne pourra être accordée en application du présent Règlement pour un dispositif de retenue pour enfants faisant face à la route de classe non intégrale relevant des groupes II ou II/III. Les dispositifs de retenue faisant partie d'un système multigroupe de retenue pour enfants aussi homologué pour le groupe I et au-dessus seront exemptés **jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2020**.
- 17.19 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2023, aucune extension d'homologation ne pourra être accordée en application du présent Règlement pour un dispositif de retenue pour enfants faisant face à la route de classe non intégrale relevant des groupes II ou II/III. Les dispositifs de retenue faisant partie d'un système multigroupe de retenue pour enfants aussi homologué pour le groupe I et au-dessus seront exemptés **jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2022**. ».

*Ajouter deux nouveaux paragraphes ainsi libellés :*

- « 17.20 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, aucune nouvelle homologation ne pourra être accordée en application du présent Règlement aux dispositifs de retenue pour enfants relevant d'un autre groupe que le groupe **III**.
- 17.21 À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022, aucune extension d'homologation ne pourra être accordée en application du présent Règlement aux dispositifs de retenue pour enfants relevant d'un autre groupe que le groupe **III**. ».

## Annexe V

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

### Texte adopté sur la base des documents GRSP-64-02-Rev.1 et GRSP-64-03-Rev.1 (voir par. 29 du présent rapport)

*Paragraphe 6.6.4.4.1.1*, modifier comme suit :

« 6.6.4.4.1.1. Dispositifs améliorés de retenue pour enfants tournés vers l'avant

Déplacement de la tête : aucune partie de la tête du mannequin ne doit franchir les plans BA, DA et DE, tels qu'ils sont définis dans la figure 1 ci-dessous. **Cependant, la tête du mannequin peut franchir le plan DE si une partie de la structure du dispositif de retenue pour enfants, à savoir le repose-tête ou le dossier, située derrière la tête du mannequin, se trouve à l'endroit où la tête franchit ledit plan.**

Cette disposition vaut pour les 300 ms qui suivent le choc ou jusqu'à ce que le mannequin s'immobilise définitivement, si cette immobilisation survient avant. ».

### Texte adopté sur la base des documents GRSP-64-04-Rev.1 et GRSP-64-05-Rev.1 (voir par. 29 du présent rapport)

*Paragraphes 6.6.4.4.1.1 et 6.6.4.4.1.1.1*, modifier comme suit :

« 6.6.4.4.1.1 Dispositifs améliorés de retenue pour enfants tournés vers l'avant

Déplacement de la tête : aucune partie de la tête du mannequin ne doit franchir les plans BA, DA et DE, tels qu'ils sont définis dans la figure 1 ci-dessous. **Cependant, la tête du mannequin peut franchir le plan DE si une partie de la structure du dispositif de retenue pour enfant, à savoir le repose-tête ou le dossier, située derrière la tête du mannequin, se trouve à l'endroit où la tête franchit ledit plan.**

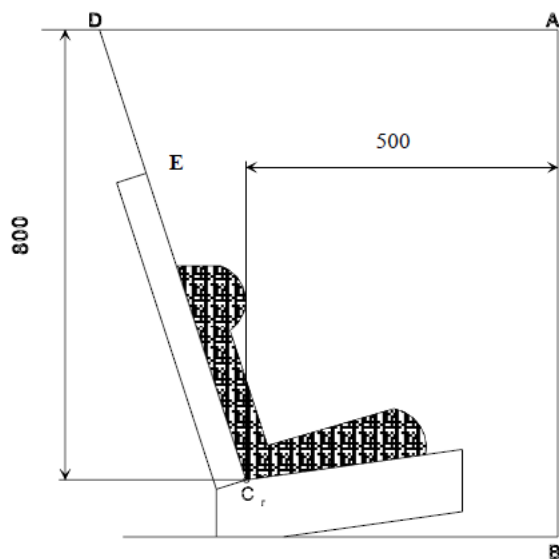
Cette disposition vaut pour les 300 ms qui suivent le choc ou jusqu'à ce que le mannequin s'immobilise définitivement, si cette immobilisation survient avant.

Sauf s'il s'agit d'un siège rehausseur et que le mannequin utilisé est le mannequin Q10, auquel cas :

- a) Le plan DA est distant de 840 mm ;
- b) Le plan BA est distant de 550 mm ; et
- c) On ne tient pas compte du rebond pour évaluer les plans DA et DE.

6.6.4.4.1.1.1 Si l'essai est effectué conformément au paragraphe 6.6.4.1.6.2, **ou 6.6.4.1.8.2** ci-dessus, une tolérance de + 10 % est appliquée à la valeur de déplacement de la tête entre le point Cr et le plan AB. ».

**Figure 1**  
**Disposition avant essai d'un dispositif de retenue faisant face vers l'avant**



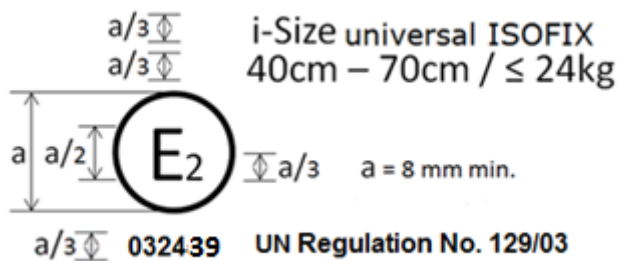
Dimensions en mm

».

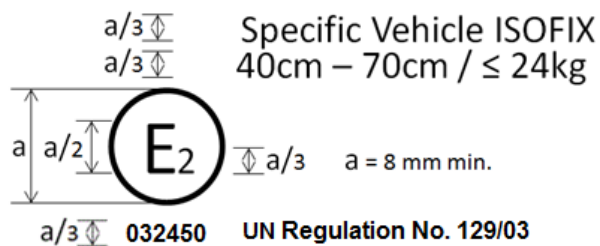
**Texte adopté sur la base du document GRSP-64-07**  
**(voir par. 30 du présent rapport)**

*Annexe 2, Exemples de marques d'homologation, modifier comme suit :*

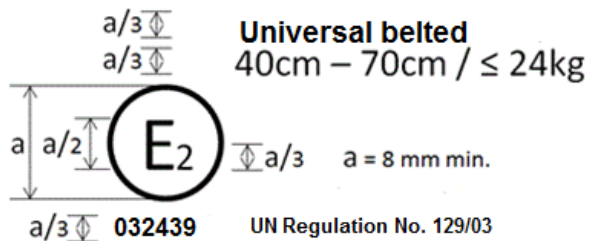
## « 1. Exemples de marques d'homologation



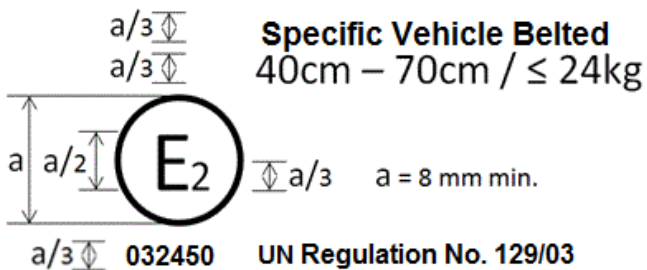
...



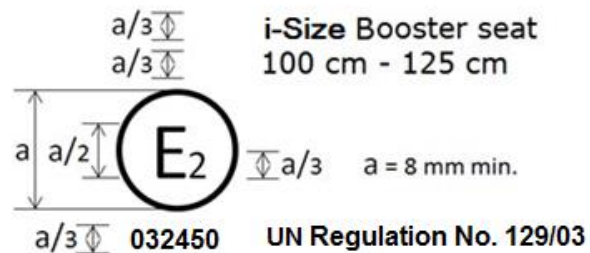
...



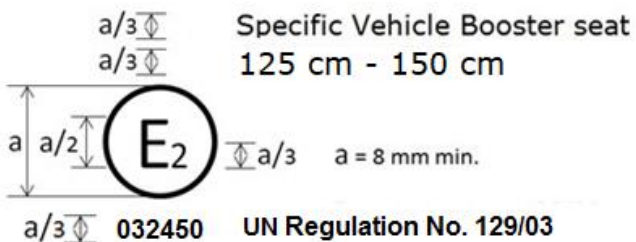
...



...

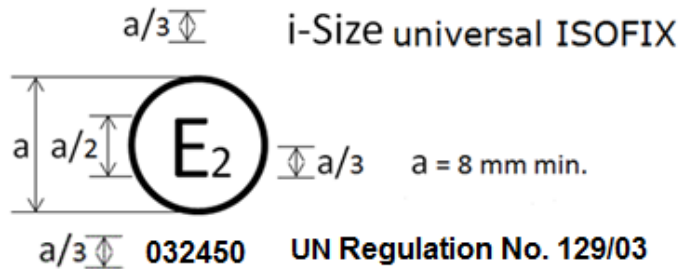


...

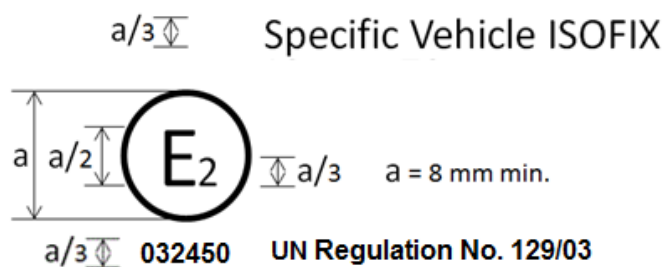


Le dispositif amélioré de retenue pour enfants portant la marque d’homologation ci-dessus... la gamme de tailles 125-150 cm ...

## 2. Exemples de marques d'homologation en combinaison avec une marque de modules



...



... ».

**Texte adopté sur la base du document GRSP-64-08-Rev.1  
(voir par. 30 du présent rapport)**

Annexe 2, modifier comme suit :

### « Exemples de marques d'homologation

...

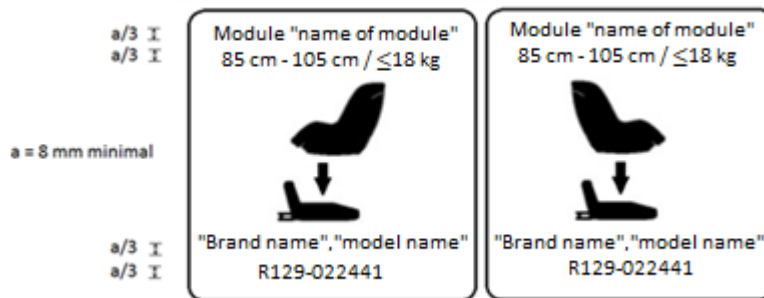
En cas de combinaison, par exemple un dispositif amélioré de retenue pour enfants qui est homologué en tant que rehausseur i-Size pour une gamme de tailles 100-125 cm et 125-150 cm, en tant que rehausseur pour un véhicule spécifique, la marque d'homologation combinée se présente comme suit :



Seules les combinaisons autorisées au paragraphe 3.2.2 sont possibles.

## Exemples de marques de module en combinaison avec une marque d'homologation

Remplacer les exemples par ce qui suit :

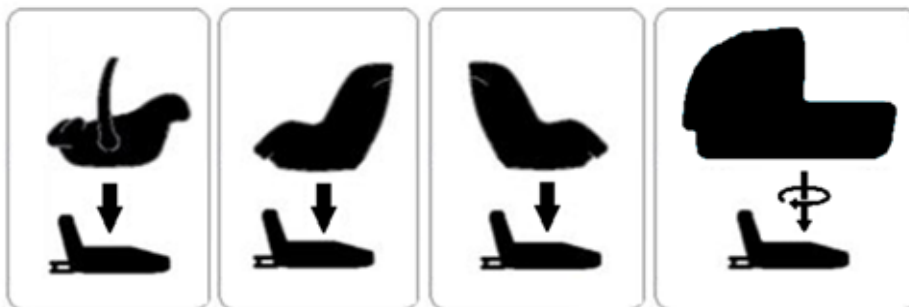


Le module de dispositif amélioré de retenue pour enfants portant les marques de module peut être utilisé tourné vers l'arrière avec la base « nom commercial et nom du modèle », pour la gamme de tailles 85-105 cm et une masse maximum de 18 kg ; il est homologué conformément au Règlement ONU n° 129-02 sous le numéro 022441.

Le module de dispositif amélioré de retenue pour enfants portant les marques de module peut être utilisé tourné vers l'avant avec la base « nom commercial et nom du modèle », pour la gamme de tailles 85-105 cm et une masse maximum de 18 kg ; il est homologué conformément au Règlement ONU n° 129-02 sous le numéro 022441.

Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement ONU relatif à l'homologation des dispositifs améliorés de retenue pour enfant utilisés à bord de véhicules automobiles, tel qu'il a été modifié par la série 02 d'amendements.

Les symboles pouvant être utilisés sur les marques des modules sont présentés dans les figures ci-après. Le fabricant du dispositif amélioré de retenue pour enfants apposera l'un des symboles proposés ou un symbole équivalent sur la marque du module.



».

**Texte adopté sur la base du document GRSP-64-09  
(voir par. 30 du présent rapport)**

Annexe 2, modifier comme suit :

**« 1. Exemples de marques d'homologation**

...

En cas de combinaison, par exemple un dispositif amélioré de retenue pour enfants qui est homologué en tant que rehausseur I-Size pour une gamme de taille 100-125 cm et 125-150 cm, en tant que rehausseur pour un véhicule spécifique, la marque d'homologation combinée se présente comme suit :

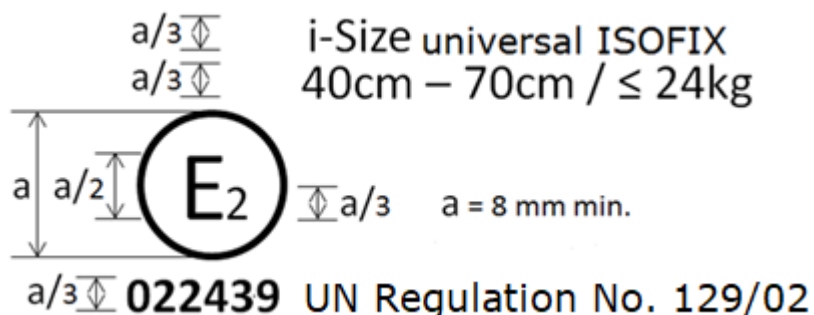


Seules les combinaisons autorisées au paragraphe 3.2.2 sont possibles. ».

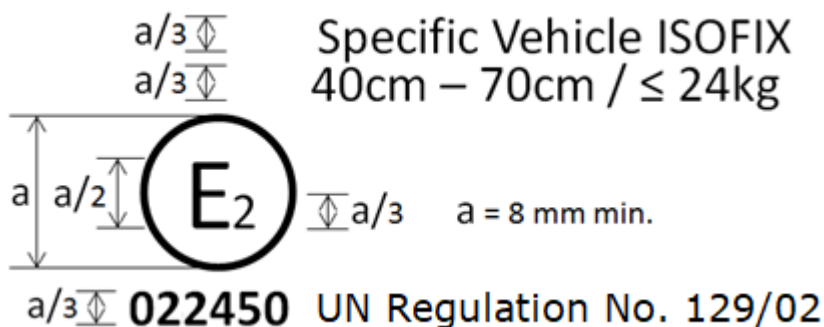
**Texte adopté sur la base du document GRSP-64-31  
(voir par. 30 du présent rapport)**

Annexe 2, modifier comme suit :

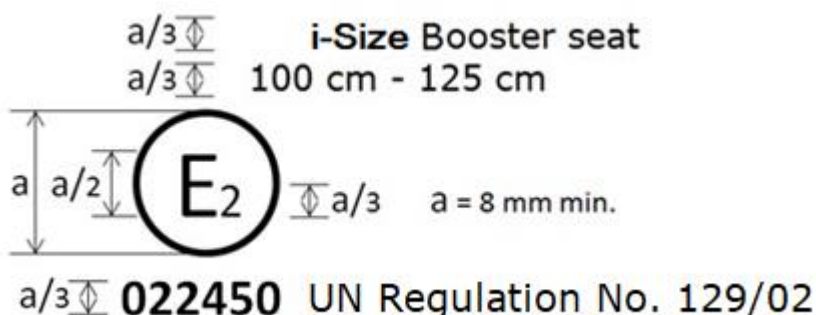
**« Exemples de marques d'homologation**



...



...



...



Le dispositif amélioré de retenue pour enfants portant la marque d’homologation ci-dessus... la gamme de tailles 125-150 cm ...

**Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/24 qui ont été adoptés (voir par. 31 du présent rapport)**

...

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi libellé :

« 6.1.2.8 Les porte-bébés doivent être conçus pour des enfants d’une taille maximum de 87 cm. ».

...

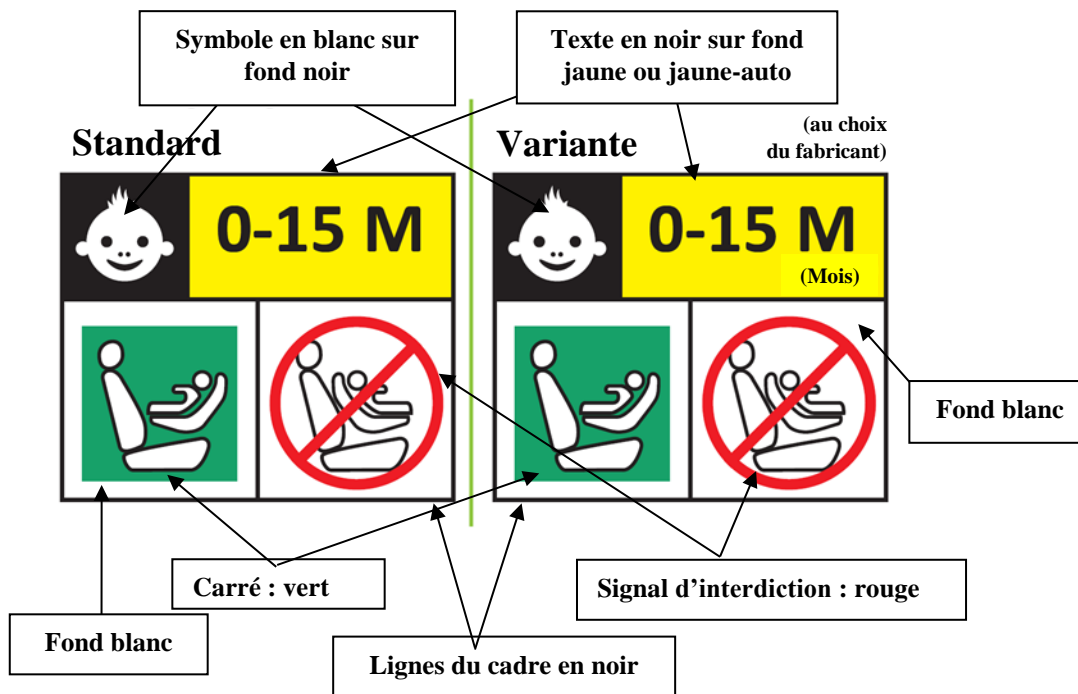


## Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/28 qui ont été adoptés (voir par. 31 du présent rapport)

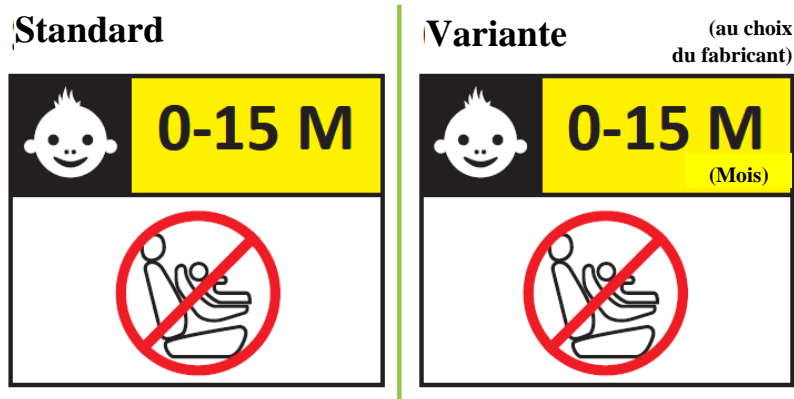
Paragraphe 4.5, modifier comme suit :

« 4.5

...



...



».

## Texte adopté sur la base du document GRSP-64-42 (voir par. 32 du présent rapport)

Paragraphe 10.2, modifier comme suit :

« 10.2

Les prescriptions minimum concernant les procédures de contrôle de la conformité de la production énoncées à l'annexe 12 du présent Règlement doivent être respectées.

**Les procédures de contrôle de la conformité de la production et toutes les évaluations doivent obéir aux prescriptions réglementaires en vigueur au moment de l'homologation ou, le cas échéant, à leurs extensions. ».**

## Texte adopté sur la base du document GRSP-64-30-Rev.1 (voir par. 33 du présent rapport)

Paragraphe 7.1.3.5.2.3, modifier comme suit :

« 7.1.3.5.2.3 ... Répartir uniformément le mou des sangles du harnais.

**Dans le cas d'un porte-bébé, le mannequin doit être attaché dans le dispositif amélioré de retenue pour enfants avant d'être placé sur le banc d'essai. Toutes les autres dispositions du paragraphe doivent être respectées comme indiqué ci-dessus. ».**

## Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/33 qui ont été adoptés (voir par. 34 du présent rapport)

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi libellé :

« 2.62 "Ajout", un élément faisant partie ... ».

Paragraphe 4.10, modifier comme suit :

« **4.10 Les ajouts amovibles doivent porter une étiquette apposée de façon permanente, qui indique la marque, le modèle du dispositif amélioré de retenue pour enfants auquel ils correspondent ainsi que la gamme de tailles. L'étiquette doit mesurer 40 x 40 mm (ou avoir une surface équivalente).** ».

Le paragraphe 4.10 devient le paragraphe 4.11.

Paragraphe 6.2.1.1, modifier comme suit :

« 6.2.1.1 Le dispositif amélioré de retenue pour enfants assure la protection requise quelle que soit sa position ;

**Les ajouts ne doivent former qu'une seule couche sur la surface d'assise. Cela n'empêche pas l'utilisation d'ajouts supplémentaires "de confort", à condition qu'ils ne soient pas nécessaires pour satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.**

En ce qui concerne les "dispositifs de retenue spéciaux" le moyen de retenue principal doit assurer la protection requise quelle que soit la position du dispositif, sans recours aux moyens de retenue supplémentaires éventuellement présents ; ».

## Texte adopté sur la base du document GRSP-64-01 (voir par. 36 du présent rapport)

Paragraphe 6.6.4.3.1, tableau 3, modifier comme suit :

«

Критерий	Сокращение	Ед. измер.	Q0	Q1	Q1,5	Q3	Q6
Критерий травмирования головы (только в случае соприкосновения при испытании в транспортном средстве)	НРС* (15)		600	600	600	800	800
Ускорение головы 3 мс	Голова 3 мс	g	75	75	75	80	80
<del>Сила напряжения</del> Сжимающая сила верхней части шеи	Fz	Н	Только для целей мониторинга**				
<del>Скорость движения</del> Изгибающий момент верхней части шеи	My	Нм	Только для целей мониторинга***				

Критерий	Сокращение	Ед. измер.	Q0	Q1	Q1,5	Q3	Q6
Ускорение грудной клетки 3 мс	Грудная клетка 3 мс	g	55	55	55	55	55

».

Paragraphe 6.6.4.5.2., modifier comme suit :

« Дополнительные критерии оценки степени травмирования при боковом ударе

Критерий	Сокращение	Ед. измер.	Q0	Q1	Q1,5	Q3	Q6
Критерий травмирования головы	НРС (15)		600	600	600	800	800
Ускорение головы 3 мс	Голова 3 мс	g	75	75	75	80	80
<b>Сжимающая сила верхней части шеи</b>	Fz	Н	Только для целей мониторинга*				
<b>Изгибающий момент верхней части шеи</b>	Mx	Нм	Только для целей мониторинга**				

».

Paragraphe 7.5, tableau 3, modifier comme suit :

«

Тип измерения	КЧХ (FH)	Предельная частота (FN)
Ускорение тележки	600	см. ISO 6487, приложение А
Нагрузки, действующие на ремень	600	см. ISO 6487, приложение А
Ускорение грудной клетки	600	см. ISO 6487, приложение А
Ускорение головы	1 000	1,650 Гц
<b>Сжимающая сила верхней части шеи</b>	600	
<b>Изгибающий момент верхней части шеи</b>	600	
Отклонение грудной клетки	600	

».

Paragraphe 8.1, modifier comme suit :

«В протоколе испытания указывают результаты всех испытаний и измерений, включая следующие данные:

- тип устройства, использовавшегося для испытания (устройство для обеспечения ускорения или замедления);
- общий показатель изменения скорости;
- скорость тележки непосредственно перед ударом (только для замедляющих салазок);
- кривая ускорения или замедления в течение всего периода изменения скорости тележки и, по меньшей мере, 300 мс;
- время (в мс), соответствующее максимальному смещению головы манекена при проведении динамического испытания;
- место пряжки во время испытаний, если оно может изменяться;
- любая неисправность или поломка;
- следующие критерии манекена: НИС, ускорение головы 3 мс, сила напряжения сжимающая сила верхней части шеи, скорость движения изгибающий момент верхней части шеи, отклонение грудной клетки; и
- сила поясного ремня.».

**Texte adopté sur la base du document GRSP-64-11  
(voir par. 36 du présent rapport)**

*Paragraphe 4.3 de la version française, modifier comme suit :*

- « 4.3 Les informations suivantes doivent être clairement indiquées sur le produit :
- a) L'orientation du dispositif amélioré de retenue pour enfants par rapport au véhicule ;
  - b) La (les) gamme(s) de taille pour lesquelles le dispositif amélioré de retenue pour enfants est prévu en centimètres ;
  - c) La masse corporelle maximum admissible pour le dispositif **intégral** amélioré de retenue pour enfants, en kilogrammes. ».

## **Annexe VI**

### **Projets d'amendements au Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et places assises i-Size)**

#### **Texte adopté sur la base du GRSP-64-13-Rev.1 (voir par. 42 du présent rapport)**

*Annexe 1, point 6, modifier comme suit :*

- « 6. Utilise l'exemption de dispositif ISOFIX autorisée par le paragraphe 5.3.8 ou 5.3.9 du présent Règlement ONU : Oui/Non<sup>2</sup>) ».

## Annexe VII

[Anglais seulement]

## List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Mr. David Sutula (USA) Phone: +1 202 366 32 73 Fax: +1 202 493 29 90 Email: david.sutula@dot.gov	Suspended	
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 2019	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 China and the European Union) 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	