


**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-cinquième session  
 Genève, 13-17 mai 2019

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive  
sur sa soixante-cinquième 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	6
V. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour) .....	10–12	6
VI. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 de l'ordre du jour) .....	13	7
VII. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 6 de l'ordre du jour) .....	14–15	7
VIII. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour) .....	16	8
IX. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 8 de l'ordre du jour) .....	17–18	8
X. Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges) (point 9 de l'ordre du jour) .....	19–21	9
XI. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 10 de l'ordre du jour) .....	22–23	9



XII.	Règlement ONU n° 29 (Cabines de véhicules utilitaires) (point 11 de l'ordre du jour).....	24	10
XIII.	Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour).....	25	10
XIV.	Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) (point 13 de l'ordre du jour).....	26	10
XV.	Règlement ONU n° 94 (Choc avant) (point 14 de l'ordre du jour) .....	27–28	11
XVI.	Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 15 de l'ordre du jour).....	29	11
XVII.	Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 16 de l'ordre du jour).....	30–31	11
XXVIII.	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).....	32	12
XIX.	Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 18 de l'ordre du jour).....	33	12
XX.	Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 19 de l'ordre du jour).....	34–35	12
XXI.	Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV)) (point 20 de l'ordre du jour) .....	36	13
XXII.	Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (PSI)) (point 21 de l'ordre du jour).....	37	13
XXIII.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 22 de l'ordre du jour).....	38	13
XXIV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 23 de l'ordre du jour) .....	39–40	13
XXV.	Règlement ONU n° 145 (Ancrages des ceintures de sécurité, systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et places assises i-Size) (point 24 de l'ordre du jour).....	41	14
XXVI.	Résolution mutuelle n° 1 (point 25).....	42	14
XXVII.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 26 de l'ordre du jour).....	43–45	14
XXVIII.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 27 de l'ordre du jour).....	46	15
XXIX.	Questions diverses (point 28 de l'ordre du jour).....	47–60	15
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	47–53	15
	B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP.....	54	17
	C. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) .....	55	17
	D. Points à retenir de la session de mars 2019 du WP.29.....	56	17
	E. Machine tridimensionnelle point H .....	57	17
	F. Systèmes de transport intelligents.....	58	17
	G. Règlement ONU n° 21 (Aménagement intérieur).....	59	17
	H. Hommages .....	60	18
XXX.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 29 de l'ordre du jour).....	61	18

## Annexes

I.	List of informal documents (GRSP-65-...) distributed without an official symbol during the session .....	20
II.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges) .....	23
III.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) .....	24
IV.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) .....	25
V.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) .....	27
VI.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) .....	29
VII.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 21 (Aménagement intérieur) .....	30
VIII.	List of GRSP informal working groups.....	31

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (le Groupe de travail ou GRSP) a tenu sa soixante-cinquième session à Genève, du 13 au 17 mai 2019, sous la présidence de M. J. Wan Lee (République de Corée) en raison de l'absence de M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique) et conformément à l'article 13 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690/Rev.1). Des experts des pays suivants ont participé aux travaux de la session, en application de 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, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Tchèque. Un expert de la Commission européenne a également pris part à la session, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Conseil américain de la politique en matière automobile, Consumers International (CI), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Global NCAP), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Comité international de l'inspection technique automobile (CITA).
2. On trouvera dans l'annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/1 ;  
GRSP-65-05 et GRSP-65-25.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/1) proposé pour sa soixante-cinquième session, l'ordre d'examen des points (GRSP-65-05) et les annotations (GRSP-65-25). La liste des groupes de travail informels qui relèvent du GRSP figure dans l'annexe VIII 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/2019/5 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/8 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/10 ;  
GRSP-65-24, GRSP-65-30, GRSP-65-31 et GRSP-65-32.

4. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-65-32, dans lequel figure la proposition d'amendement 2 (document GRSP-65-24, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/5) au Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 7 (phase 2 du RTM ONU sur les appuie-tête), établie en collaboration avec les experts du Japon et des Pays-Bas. Il a signalé que plusieurs crochets avaient été supprimés, ce qui avait permis de résoudre les principales difficultés en suspens. Le projet d'amendement prévoyait : a) des critères de blessure fondés sur les critères de blessure à la nuque relatifs à la flexion et l'extension du haut et du bas de la nuque ; b) la possibilité pour les Parties contractantes de remplacer le mannequin Hybrid III par le mannequin biomécanique pour essais de choc arrière (BioRID) ; et c) une méthode permettant de déterminer la hauteur de l'appuie-tête en fonction du point de contact avec la tête, indépendamment de sa hauteur absolue. L'expert a précisé que la proposition nécessiterait d'autres modifications et qu'elle serait complétée par un projet d'additif 1 à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1), visant à ajouter des schémas et des spécifications relatifs au mannequin BioRID, pour présentation à la session de décembre 2019 du GRSP. Les experts de la France et de la Fédération de

Russie ont fait savoir qu'ils n'auraient pas besoin de recevoir une traduction du mode d'emploi du mannequin BioRID ou des spécifications relatives à d'autres mannequins, et qu'ils pourraient se contenter des informations disponibles en anglais. Le Groupe de travail a précisé que toutes ces spécifications devraient être accompagnées, au moment de leur soumission, d'une note du fabricant du mannequin autorisant le WP.29 à les mettre en ligne sur la page de son site Web consacrée à la R.M.1, le dégageant ainsi de toute responsabilité relative aux droits de propriété intellectuelle afférents à ces documents.

5. Par ailleurs, l'expert du Japon a présenté le neuvième rapport de situation du groupe de travail informel des appuie-tête (GRSP-65-31). L'expert de la CLEPA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/8 et présenté le document GRSP-65-30 qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/10, concernant la modification des prescriptions relatives à la résistance statique énoncées dans la proposition d'amendement au RTM ONU n° 7.

6. Enfin, les experts du Groupe de travail ont été invités à adresser à l'expert du Japon leurs observations concernant le document GRSP-65-24 au plus tard le 13 septembre 2019. En outre, le Groupe de travail a prié le secrétariat de distribuer les documents GRSP-65-30 et GRSP-65-31 sous une cote officielle et il a décidé de demander l'accord du WP.29 et du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) en vue de proroger le mandat du groupe de travail informel jusqu'à juin 2020.

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

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/4 ;  
GRSP-65-01 et GRSP-65-02.

7. L'expert de l'Allemagne, au nom du Président du groupe de travail informel de la sécurité des piétons, a présenté les textes qui portent modification de l'additif 3 à la R.M.1, à savoir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/4, et les documents GRSP-65-01 et GRSP-65-02 qui contiennent respectivement les plans et spécifications techniques, ainsi que le mode d'emploi de la jambe d'essai souple (FlexPLI). Les experts de la France et de la Fédération de Russie ont confirmé qu'il n'était pas nécessaire de traduire le mode d'emploi et les spécifications techniques. Il a toutefois été noté que les documents GRSP-65-01 et GRSP-65-02 ne seraient pas affichés sur le site Web du WP.29 jusqu'à ce qu'une note d'autorisation soit fournie (voir par. 4). Enfin, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/4 sans modification. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant qu'amendement 2 à la R.M.1 pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.3.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 ;  
GRSP-65-17.

8. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-65-17, en expliquant que les procédures d'essai relatives à la protection des piétons décrites dans le RTM ONU n° 9 et le Règlement ONU n° 127 avaient pour objet de garantir aux piétons un niveau de protection suffisant en cas de choc contre un véhicule se déplaçant à une vitesse maximale de 40 km/h. Selon les recherches entreprises dans le cadre du programme de recherche harmonisé international, les courbes correspondant aux valeurs enregistrées pour, en ordonnée, la fréquence cumulée des blessures et, en abscisse, la vitesse du véhicule au moment du choc, en ce qui concerne les blessures de piétons et les parties du véhicule qui les provoquent montrent que 58 % des blessures à la tête (enfants) relevant de la catégorie 2+ sur l'échelle AIS (liste type des blessures), 40 % des blessures à la tête (adultes) relevant de la catégorie

AIS2+ et 50 % des blessures à la jambe (adultes) relevant de la catégorie AIS2+ sont provoquées par des vitesses de choc inférieures ou égales à 40 km/h. L'expert a ajouté que les procédures d'essai décrites dans le Règlement ONU n° 127 et le RTM ONU n° 9 correspondaient aux scénarios les plus défavorables. Il a toutefois été reconnu que les cas de figure envisagés dans ce cadre n'étaient pas exhaustifs et que des blessures plus graves pouvaient survenir à des vitesses de choc moins élevées, en raison, par exemple, des variations de la hauteur du véhicule imputables aux systèmes de suspension active. Le représentant de l'OICA a fait observer que, dans le cadre du processus d'homologation de type, le scénario le plus défavorable était toujours pris en compte. Le Groupe de travail a décidé de laisser au document GRSP-65-17 le statut de document informel pour sa session de décembre 2019, sous réserve de nouveaux arguments justifiant l'élaboration d'une proposition d'amendements.

### C. Proposition d'amendement 4

9. Au nom du Président du groupe de travail informel des dispositifs actifs de protection du piéton, l'expert de la République de Corée a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel. Il a indiqué que le groupe avait tenu sa quatrième réunion à Paris (12-14 mars 2019) et que plusieurs problèmes en suspens faisaient débat, notamment l'utilisation d'un élément de frappe dans le cadre des essais visant à apprécier la capacité du système à repérer les piétons les plus difficilement détectables, dans la gamme de tailles appropriée. Il a ajouté que la définition de la zone d'impact de la tête à utiliser aux fins des essais restait problématique dans le cas d'un dispositif actif de protection du piéton. En outre, il a souligné que peu de Parties contractantes assistaient régulièrement aux réunions du groupe de travail informel et appelé à une participation plus large. Il a aussi invité les experts des Parties intéressées à organiser une réunion en ligne afin de résoudre les problèmes susmentionnés avant la prochaine réunion, censée se tenir en septembre à Londres. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de décembre 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), a informé le Groupe de travail que le Président du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV), M. Nha Nguyen (États-Unis d'Amérique), avait quitté le Service fédéral et qu'il avait été remplacé par M. Martin Koubek. Il a communiqué au GRSP les détails de la prochaine réunion du groupe de travail informel, devant se tenir du 17 au 20 juin 2019 à Tianjin (Chine).

11. L'expert du Japon, s'exprimant au nom des coresponsables du groupe (Japon, République de Corée et Union européenne), a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel et fait un résumé des thèmes les plus pertinents abordés à l'occasion de la dernière réunion de celui-ci (5-7 mars 2019), à Vancouver (Canada). Il a indiqué que la réunion avait été suivie par un grand nombre de représentants de Parties contractantes diverses, de constructeurs d'automobiles, du secteur des conteneurs, d'organisations de normalisation et du milieu universitaire. Il a ajouté que le groupe de travail informel avait poursuivi l'examen de questions techniques telles que les prescriptions relatives aux véhicules utilitaires lourds et aux autobus, la compatibilité des matériaux, la fiabilité des systèmes à haute pression et les essais de comportement au feu, et que les résultats de recherches et d'essais avaient été présentés. Il a précisé que les cinq équipes spéciales avaient fait rapport sur l'état d'avancement de leurs travaux et les difficultés rencontrées :

a) L'équipe spéciale n° 1 (Véhicules utilitaires lourds et autobus) a examiné en détail la différence entre les systèmes d'alimentation en carburant montés sur les utilitaires

lourds et ceux dont sont équipés les utilitaires légers. Elle a proposé d'élargir le champ d'application actuel du RTM ONU aux véhicules utilitaires lourds ;

b) L'équipe spéciale n° 2 (Prescriptions relatives aux embouts de remplissage) a prévu de soumettre une proposition définitive concernant les prescriptions relatives aux embouts de remplissage, à la prochaine réunion du groupe de travail informel ;

c) L'équipe spéciale n° 3 (Recommandations relatives aux procédures d'essai) a enregistré des progrès encourageants et devrait achever ses travaux au plus tard à l'été 2019 ;

d) L'équipe spéciale n° 4 (Essai de résistance au feu) a également bien avancé dans ses travaux dont il est prévu qu'ils soient achevés également en 2019 ;

e) L'équipe spéciale n° 5 (Recommandations du Comité technique 197 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) (TC197)) a avancé une proposition visant à ajouter des informations dans la partie du RTM consacrée à l'argumentation technique.

12. Enfin, l'expert du Japon a relevé que le groupe de travail informel entendait achever ses travaux d'ici à la fin de son mandat en 2020.

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

13. Le Président du Groupe de travail a rappelé à celui-ci que la National Highway Transport Safety Administration (NHTSA) des États-Unis avait décidé de ne plus assurer la présidence du groupe de travail informel faute de ressources. Il lui a également rappelé que l'expert de l'Allemagne avait demandé, à la session de décembre 2017 du GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/62, par. 10), que les additifs à la R.M.1 qui avaient pour objet d'intégrer des dispositifs d'essai anthropomorphiques (mannequins utilisés pour les essais de choc), notamment les mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (tels que les mannequins World SID du cinquantième centile), soient établis le plus rapidement possible sous leur forme définitive. Les experts de l'OICA et de l'Allemagne ont souligné que la question ne se limitait pas à l'harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral, mais bien à celle de tous les dispositifs employés dans les Règlements ONU. Ils ont également relevé que le RTM ONU n° 14 et le Règlement ONU n° 135 étaient liés à une norme de l'ISO, ce qui pouvait entraîner une certaine incertitude sur le plan juridique, les normes étant protégées par le droit de propriété intellectuelle et fréquemment modifiées. Néanmoins, le Groupe de travail a décidé de concentrer ses travaux sur les dispositifs visés par les Règlements ONU qui relèvent de sa compétence, en soulignant que le manque de progrès risquait d'entraîner des problèmes au niveau des procédures d'homologation de type et de certification. Par conséquent, le Groupe de travail a exhorté ses experts à trouver une solution concernant la présidence du groupe.

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

14. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que M. Nha Nguyen (États-Unis d'Amérique), Président du groupe de travail informel du RTM ONU sur la sécurité des véhicules électriques, allait prendre sa retraite et être remplacé par M. Ezana Wondimneh. Il a également donné au Groupe de travail des précisions concernant la prochaine réunion, qui devrait se tenir à Tokyo (Japon), du 11 au 14 juin 2019.

15. L'expert du Japon, au nom des coresponsables du groupe (Chine, Japon, Union européenne et membres du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU n° 20), a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU sur la sécurité des véhicules électriques. Il a fait savoir au Groupe de travail que la dernière réunion s'était tenue les 23 et 24 janvier à Détroit (États-Unis d'Amérique). Y avaient participé des représentants de diverses Parties contractantes, de

constructeurs d'automobiles, de fabricants de batteries et d'organisations de normalisation. Il a ajouté que le groupe de travail informel avait poursuivi ses débats sur plusieurs questions techniques, à savoir la propagation thermique, l'essai d'immersion dans l'eau du système rechargeable de stockage de l'énergie électrique, la détection de la toxicité, la gestion des gaz et les équipements de vibration tridimensionnelle. Comme précédemment indiqué, le groupe de travail informel menait des recherches et procédait à des essais sur la propagation thermique et la toxicité. L'expert du Japon a ajouté que le livre blanc sur la propagation thermique était toujours en cours d'élaboration. Néanmoins, certains des principaux points faisaient encore débat, notamment les données relatives aux incidents de terrain, mais les membres du groupe de travail informel continueraient de les examiner et tenteraient d'y apporter une solution à leur prochaine réunion. Il a conclu en précisant que d'autres débats techniques importants étaient encore en cours, notamment sur les questions de l'immersion dans l'eau et de la vibration du système de batteries, et que le groupe de travail informel entendait achever ses travaux d'ici à la fin de son mandat en 2021. L'expert de l'OICA a souligné que les différents points à l'examen devaient être étayés par des données factuelles et des schémas.

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

16. Aucun renseignement n'a été communiqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6 ;  
GRSP-65-08 et GRSP-65-09.

17. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-65-08, accompagné d'un exposé (GRSP-65-09), concernant l'introduction d'une solution de rechange (à la discrétion du constructeur) à la désactivation des coussins gonflables avant. Il s'agirait d'introduire une nouvelle procédure d'essai qui, associée à l'installation sur les sièges arrière de dispositifs de retenue pour enfants (DRE) faisant face vers l'arrière, permettrait au constructeur de prouver qu'il n'est pas nécessaire de désactiver les coussins gonflables avant. Il a indiqué que la proposition visait à promouvoir les nouveaux coussins gonflables tout en garantissant aux enfants transportés dans le véhicule le niveau de protection voulu au moyen de DRE faisant face vers l'arrière. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2019 et il a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-65-08 sous une cote officielle.

18. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6, qui vise à préciser quelles modifications du type de véhicule, de la ceinture ou du système de retenue doivent être notifiées à l'autorité d'homologation de type. Le Groupe de travail a décidé de combiner les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25 afin de rendre les prescriptions relatives au témoin de port de ceinture applicables aux sièges autres que celui du conducteur (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/64, par. 15). Il a approuvé les deux propositions sans modification et prié le secrétariat de soumettre les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/6 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/25, respectivement, en tant que complément 12 à la série 06 d'amendements et complément 5 à la série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 16, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.



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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9 ;  
GRSP-65-04, GRSP-65-18-Rev.1 et  
GRSP-65-19.

19. L'expert de la Finlande a présenté le document GRSP-65-04, qui rend compte de certaines préoccupations concernant l'installation et l'essai des appuie-tête, et d'autres problèmes d'interprétation connexes. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-65-18-Rev.1, dans lequel il est proposé de modifier la définition des appuie-tête intégrés, rapportés et séparés. L'expert de l'OICA a relevé que l'amendement 1 au RTM ONU n° 7 comportait des définitions de ces appuie-tête et il a suggéré qu'on pourrait résoudre le problème en transposant la phase 2 du RTM ONU n° 7 dans le Règlement ONU n° 17. D'autre part, il a demandé instamment que les renvois entre le Règlement ONU et le RTM ONU soient cohérents. Dans cette perspective, il a suggéré de créer une équipe spéciale chargée d'assurer l'harmonisation entre les deux Règlements. L'expert de l'Allemagne a approuvé cette idée, tout en suggérant que les dispositions du document GRSP-65-18-Rev.1 restent distinctes des autres propositions d'alignement sur le RTM ONU n° 7.

20. Enfin, le Groupe de travail a décidé, sur la base de la proposition de l'expert de l'OICA, de créer une équipe spéciale et de n'intégrer le document GRSP-65-18-Rev.1 qu'une fois finalisées les propositions d'amendements visant à harmoniser le Règlement ONU n° 17 avec le RTM ONU n° 7. Par ailleurs, le Groupe de travail a décidé de reporter à sa session de décembre 2019 l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9. Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-65-18-Rev.1 sous une cote officielle, en tant que nouvelle série d'amendements, à cette même session.

21. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-65-19, dans lequel est proposé un correctif au Règlement ONU n° 17. Le Groupe de travail a adopté ce document, tel qu'il est reproduit dans l'annexe II du présent rapport et il a prié le secrétariat de le soumettre en tant que correctif 2 à la révision 5 et correctif 1 à la série 09 d'amendements au Règlement ONU n° 17, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/11.

22. L'expert de l'Italie, qui préside le groupe de travail informel des casques de sécurité, a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe, lequel s'était réuni pour la dernière fois le 13 mai 2019 à Genève. Il a indiqué que le groupe de travail informel avait examiné et donné son accord de principe à l'adoption du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/11. La proposition portait principalement sur les prescriptions applicables à l'accélération angulaire et elle serait de nouveau actualisée par le groupe de travail informel à la lumière des résultats des recherches actuelles. L'expert de l'Allemagne a estimé que la proposition devrait être considérée comme une approche en deux temps et précisé que la question de l'accélération angulaire méritait de faire l'objet de recherches plus approfondies. Il a ajouté que l'amendement proposé, tel qu'il a été approuvé, constituait un compromis sur la base des prescriptions existantes du Règlement ONU. Il a souligné que le projet d'amendements devrait être révisé dans les deux prochaines années afin d'intégrer les résultats des recherches. Les experts de la France et des Pays-Bas ont approuvé les propos de l'expert de l'Allemagne et précisé que les recherches devaient se poursuivre afin de trouver des solutions plus adaptées à l'avenir.

23. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2019, à la lumière d'une version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/11, soumise par le groupe de travail informel.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/2.

24. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/2, qui porte sur la tolérance relative à la position du dispositif de précharge pendant l'essai. Le Groupe de travail a adopté ce document sans modification et il a prié le secrétariat de le soumettre en tant que complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 29, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

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

*Document(s) :* GRSP-65-20 et GRSP-65-28.

25. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-65-20, qui vise à apporter des précisions concernant la direction de la composante verticale de l'accélération du thorax, dans un souci de cohérence concernant l'essai réalisé par les différents services techniques sur les dispositifs de retenue pour enfants, conformément au paragraphe 7.1.4.2.2 du Règlement ONU n° 44. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-65-28, qui remplace le document GRSP-65-20. Enfin, le Groupe de travail a adopté le document GRSP-65-28 tel qu'il est reproduit dans l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre le document GRSP-65-28 en tant que complément 17 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

## **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 ;  
GRSP-65-29-Rev.1.

26. L'expert de l'Allemagne a informé le Groupe de travail que les travaux de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 80 n'avaient pas encore débuté car aucune nouvelle proposition n'avait été faite à la place de la proposition précédente (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2018/10), qui visait à supprimer l'appendice 5 (Prescriptions et procédure relatives à l'essai statique) du Règlement ONU n° 80, n'avait été avancée. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-65-29-Rev.1, dans lequel est proposé un compromis à la suppression pure et simple de l'essai statique, étant donné que celui-ci constitue la base d'un essai simplifié pour les projets de petite envergure ou les véhicules de la classe I. Il a proposé une approche en deux étapes : a) la première, présentée dans le document GRSP-65-29-Rev.1, consisterait à imposer des prescriptions plus strictes concernant les attaches et fixations du siège ; et b) la deuxième à modifier les essais statiques et dynamiques. L'expert du Royaume-Uni a reconnu que les petits constructeurs devaient pouvoir conserver un essai statique comme solution de rechange et il s'est dit favorable à la proposition, qu'il a qualifiée de compromis viable. Les experts de la Finlande, de l'Italie et de la Fédération de Russie ont exprimé des opinions analogues. L'expert de l'Allemagne a reconnu que le document GRSP-65-29-Rev.1 avait permis de résoudre en partie le problème de la construction et de la fixation et qu'il convenait donc de le considérer comme une solution de compromis dont on pourrait s'inspirer à l'avenir. L'expert des Pays-Bas a suggéré de n'avoir recours, à l'avenir, qu'à l'essai dynamique. Enfin, le Groupe de travail a adopté le document GRSP-65-29-Rev.1 tel qu'il est reproduit

dans l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre ledit document en tant que nouvelle série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 80, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

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

*Document(s) :* GRSP-65-14.

27. Suite à la présentation de la version révisée du règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur de l'Union européenne (voir point 28 a)), l'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-65-14, qui vise à élargir le domaine d'application du Règlement ONU n° 94, par exemple aux fourgons lourds et aux véhicules tout terrain de loisir, et à permettre l'évacuation des occupants par l'une des portières avant en cas de choc sans qu'il soit nécessaire que les sièges avant disposent de dispositifs de déplacement. Il a aussi indiqué que, comme le règlement sur la sécurité générale devait entrer en vigueur après le projet de complément au Règlement ONU, les dates d'entrée en vigueur de ce dernier devaient être communiquées. L'expert de l'Italie a préconisé d'adopter une nouvelle série d'amendements plutôt qu'un complément. L'expert de l'OICA a souligné que les termes de la proposition demandaient d'importants efforts aux constructeurs de véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> et que cette proposition devait bientôt être débattue plus avant. Il a ajouté que les dispositions relatives aux véhicules électriques seraient modifiées dans le cadre de la transposition prochaine des prescriptions du RTM ONU n° 20 dans le Règlement ONU n° 94 et que les Parties contractantes devraient être prudentes à l'égard des dispositions transitoires qu'elles approuveraient. C'est pourquoi il a proposé de créer une équipe spéciale chargée d'examiner toutes les configurations de choc. L'expert de l'Allemagne a approuvé cette proposition, qu'il a estimée être la plus viable.

28. Le Groupe de travail a décidé de créer une équipe spéciale dirigée par la Commission européenne et il a transmis le document GRSP-65-14 comme document de référence, en attendant que l'équipe spéciale soumette un document officiel avant la date limite prévue à cet effet, à savoir le 13 septembre 2019.

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

*Document(s) :* GRSP-65-13.

29. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-65-13, qui traite des mêmes questions que celles qui ont été abordées au titre des points 14 et 28 a), mais dans le cas d'un choc latéral. Il a ajouté que la structure des barrières serait revue ultérieurement. Le Groupe de travail a décidé de confier le document GRSP-65-13 à l'équipe spéciale susmentionnée (voir par. 28 ci-dessus).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/3 ;  
GRSP-65-07 et GRSP-65-33-Rev.1.

30. Les experts des Pays-Bas et de l'OICA ont présenté le document GRSP-65-33-Rev.1 (qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/3), dans lequel sont proposées des prescriptions de sécurité applicables aux véhicules relevant des catégories autres que la catégorie M<sub>1</sub>. L'expert des États-Unis d'Amérique a rappelé au Groupe de travail qu'il conviendrait de veiller à l'harmonisation des prescriptions lorsque les dispositions du RTM ONU n° 20 seraient transposées dans le Règlement ONU n° 100. Le Groupe de travail est convenu de distribuer le document GRSP-65-33-Rev.1 sous une cote

officielle à sa session de décembre 2019, dans l'attente d'une proposition d'amendements visant à aligner le Règlement ONU n° 100 sur le RTM ONU n° 20.

31. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSP-65-07, dans lequel il est proposé d'apporter de nouvelles améliorations aux prescriptions de sécurité fonctionnelle. L'expert du Japon a suggéré de confier la responsabilité de cette révision de fond au groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU n° 20 pour que ce groupe puisse procéder à une comparaison et à une harmonisation avec les travaux qu'il mène actuellement sur ledit RTM ONU. Le Groupe de travail a approuvé la proposition du Japon et il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 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)**

32. Aucune nouvelle proposition 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) :* GRSP-65-21.

33. À propos du point 3 b) (voir par. 8 ci-dessus), l'expert de l'Allemagne a suggéré de reporter l'examen du document GRSP-65-21 pour qu'il soit possible d'examiner attentivement les nouvelles dispositions de la version révisée du règlement sur la sécurité générale de l'Union européenne, dans laquelle il est prévu d'élargir la zone d'impact de la tête. Le Groupe de travail est convenu de reporter à sa session de décembre 2019 l'examen du document informel susmentionné et de le distribuer sous une cote officielle.

### **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/2019/12 ;  
GRSP-65-06 et GRSP-65-27-Rev.1.

34. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12 et le document GRSP-65-27-Rev.1 qui en porte modification. Il a indiqué que la proposition en question introduisait un coussin d'appoint dépourvu de dossier, et mettait un terme à l'élaboration du Règlement ONU n° 129. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12, tel que modifié par l'annexe V du présent rapport, et il a prié le secrétariat de soumettre ce document en tant que complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

35. L'expert de GlobalNCAP a présenté le document GRSP-65-06, dans lequel sont proposées des valeurs limites pour l'accélération verticale du thorax des mannequins de la série Q lors des essais dynamiques des dispositifs améliorés de retenue pour enfants. L'expert de la CLEPA a exprimé sa préoccupation et soulevé une réserve à l'égard des délais prévus. L'expert du Royaume-Uni a souligné qu'une solution permanente devait être trouvée. Il a ajouté qu'il s'agissait en priorité de se pencher sur la question de la force de tension sur le haut de la nuque à la lumière des données disponibles, et non sur celle de l'accélération verticale du thorax. L'expert de la Commission européenne a préconisé de reporter l'examen de cette question jusqu'à ce qu'on dispose de données y relatives. L'expert de la CLEPA a exprimé des vues analogues et suggéré de recueillir des données en ce sens avant la session de décembre 2019 du GRSP. Le Président du Groupe de travail a proposé d'établir une équipe spéciale dirigée par le représentant d'une Partie contractante et chargée

de coordonner les travaux dans ce domaine. Le Groupe de travail a exprimé son accord de principe avec la proposition du Président et décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2019, à la lumière des résultats des recherches de l'équipe spéciale. Par ailleurs, il a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-65-06 sous une cote officielle à sa prochaine session.

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

36. Aucun renseignement n'a été communiqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13 ;  
GRSP-65-36.

37. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13, dans lequel il est précisé que les portières arrière qui sont situées du côté du véhicule où se produit le choc mais qui ne sont pas directement heurtées par le poteau peuvent subir d'importantes contraintes. Il a proposé un amendement analogue, déjà adopté pour le Règlement ONU n° 95. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-65-36 et approuvé la proposition de l'expert de la France visant à supprimer la prescription relative à la force appliquée au niveau de la portière avant. Enfin, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13, tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport et il a prié le secrétariat de reprendre l'examen de ce document à sa session de mai 2019 et de le soumettre en tant que complément 2 à la série initiale et à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 135, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

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

38. Aucun renseignement n'a été communiqué 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)**

*Document(s) :* GRSP-65-12.

39. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-65-12, qui porte sur les mêmes sujets que ceux qui ont été traités au titre des points 14, 15 et 28 a) en cas de choc avant, l'accent étant mis sur les dispositifs de retenue. Le Groupe de travail a décidé de confier le document GRSP-65-12 à l'équipe spéciale compétente (voir par. 28 et 29 ci-dessus).

40. L'expert de Consumers International a rappelé au Groupe de travail qu'il convenait que le Règlement englobe également les véhicules de la catégorie L<sub>7</sub>, comme cela avait été suggéré aux précédentes sessions. Il a annoncé qu'une proposition officielle serait faite en ce sens d'ici à la session de décembre 2019 du GRSP. L'expert de l'IMMA a fait valoir que la catégorie L<sub>7</sub> de véhicules était trop large et il a suggéré qu'une définition explicite en soit arrêtée dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Il a aussi interrogé l'expert de GlobalNCAP sur la croissance phénoménale des véhicules de la catégorie L<sub>7</sub> qu'il avait prédite. Celui-ci a souligné que sa déclaration était fondée sur des données publiées par le Transport Research Laboratory du Royaume-Uni, selon lesquelles les quadricycles de la catégorie L<sub>7</sub> faisaient partie du futur arsenal de la mobilité. L'expert de la Commission européenne a informé le Groupe de travail que les dispositions du Règlement ONU n° 137 relatives aux véhicules de la catégorie L<sub>7</sub> ne seraient pas

obligatoires dans l'Union européenne et que d'autres essais à titre volontaire s'imposaient. Enfin, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de décembre 2019.

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

*Document(s) :* GRSP-65-34.

41. L'expert de GlobalNCAP a présenté le document GRSP-65-34, qui relate plusieurs cas de rupture d'ancrages ISOFIX sur des DRE faisant face vers l'avant. Il a ensuite proposé de réviser les prescriptions du Règlement ONU n° 145 qui autorisent la déformation des ancrages, ainsi que les dispositions applicables aux essais relatifs aux conditions de charge. L'expert de la CLEPA a souligné que ces défaillances devraient faire l'objet d'enquêtes approfondies et réclamaient davantage de temps et de données. L'expert de GlobalNCAP a précisé qu'il ne faisait que soulever ce problème mais qu'il n'était pas en mesure de quantifier le nombre de défaillances. L'expert de l'OICA a demandé que toutes les données dégagées soient analysées afin de déterminer les causes de ces défaillances. Enfin, le Groupe de travail a décidé de créer un groupe d'experts intéressés qui serait chargé de coordonner ces recherches, et de reporter à sa session de décembre 2019 l'examen de ce point, dans l'attente d'autres données probantes.

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

42. Le débat a été conclu au titre des points 2, 3 a) et 5 (voir par. 4, 7 et 13).

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

*Document(s) :* GRSP-65-11 et GRSP-65-26.

43. L'experte de l'Espagne a présenté le document GRSP-65-11, dans lequel il est souligné qu'aucune prescription n'est spécifiquement prévue pour assurer la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar, à l'inverse de ceux qui sont transportés dans des voitures particulières. Elle a ajouté que les dispositions des Règlements ONU n°s 44 et 129 concernaient uniquement les enfants transportés dans les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>. Selon elle, il était donc temps d'élaborer des prescriptions visant à garantir la sécurité des enfants transportés dans les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>, compte tenu des accidents survenus dans ce type de véhicules, la priorité étant d'éviter l'éjection des occupants. Elle a préconisé d'établir un nouveau Règlement ONU concernant la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar et de créer un groupe de travail informel chargé des travaux dans ce domaine. L'expert de la Suède a présenté le document GRSP-65-26, à la lumière duquel il a indiqué que, généralement, les autobus n'étaient pas adaptés au transport d'enfants dans son pays. L'expert des États-Unis d'Amérique a communiqué plusieurs liens électroniques vers des pages contenant des renseignements sur les modalités du transport des enfants dans son pays :

[www.nhtsa.gov/road-safety/school-bus-safety](http://www.nhtsa.gov/road-safety/school-bus-safety) ;  
<http://schoolbusfacts.com/wp-content/uploads/2017/01/SafetyFeatures.pdf> ;  
[www.youtube.com/watch?v=szJxbC01V8k&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=szJxbC01V8k&feature=youtu.be) ;  
[www.youtube.com/watch?v=Q8sk8PodMMw&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=Q8sk8PodMMw&feature=youtu.be).

44. L'expert de la Commission européenne a souligné que le nombre de personnes attachant leur ceinture de sécurité dans les autobus était extrêmement bas. Il a suggéré d'ajouter des témoins de port de ceinture et de charger le groupe de travail informel proposé par l'experte de l'Espagne d'analyser le rapport coût-efficacité de leur présence dans les

autobus. Les experts de l'Allemagne, du Japon, de la République de Corée, de la Fédération de Russie, de la Suède, de la CLEPA et de GlobalNCAP se sont dits favorables à la création d'un groupe de travail informel et ont accepté d'apporter leur contribution.

45. Enfin, le Groupe de travail a décidé de demander l'accord du WP.29, à sa session de juin 2019, pour créer un groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar, et il a décidé de prier le secrétariat d'informer le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) en conséquence à sa session d'octobre 2019.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2019/2 et ECE/TRANS/WP.29/2019/34.

46. Le secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/2019/2 et ECE/TRANS/WP.29/2019/34 sur les questions prioritaires pour les véhicules automatisés et connectés. L'expert des États-Unis d'Amérique a souligné que, bien que les véhicules automatisés soient différents des véhicules classiques à de nombreux égards, la question de leur comportement au choc restait pertinente. Selon lui, le document ECE/TRANS/WP.29/2019/2 ne tenait pas compte des travaux relevant du GRSP et se résumait à une énumération des missions du GRVA. Ce document devait être considéré comme un document de travail en devenir et la question du comportement au choc devait être ajoutée. Il a donné quelques exemples de configurations d'habitacle (par exemple passagers allongés ou faisant face vers le côté ou encore absence de volant), qui pourraient avoir une incidence sur le degré de gravité des blessures des passagers en cas de choc. L'expert de l'Allemagne a approuvé la déclaration de l'expert des États-Unis d'Amérique. Il a ajouté qu'il conviendrait de valider de nouveaux outils et simulations informatiques, et demandé instamment qu'une liste de thèmes détaillés soit élaborée au plus vite afin que celle-ci puisse être examinée à la session de décembre 2019 du GRSP. L'expert des États-Unis d'Amérique a précisé que l'automatisation des véhicules relevait de la compétence du WP.29 et du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) et non de celle du GRVA. Il a suggéré que l'expert de l'Allemagne soulève cette question auprès du WP.29 et de l'AC.3 et déclaré que, tout comme le document précité (ECE/TRANS/WP.29/2019/2), le document ECE/TRANS/WP.29/2019/34 portait principalement sur les missions du GRVA et que les autres questions liées au comportement au choc devraient être traitées dans le cadre du GRSP. Enfin, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de décembre 2019, en attendant que le WP.29 et l'AC.3, réunis en sessions en juin 2019, lui communiquent leurs observations.

## **XXIX. Questions diverses (point 28 de l'ordre du jour)**

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

*Document(s) :* GRSP-64-26, GRSP-65-16, GRSP-65-22, GRSP-65-23 et GRSP-65-35.

47. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSP-65-16 qui contient la version amendée du règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur de l'Union européenne. Les nouvelles prescriptions visaient à réduire, voire à supprimer, les accidents et traumatismes imputables au transport routier. Elles prévoyaient, outre des mesures de sécurité visant à protéger les occupants de véhicules, la mise en œuvre de mesures destinées à prévenir les décès et les blessures des usagers vulnérables tels que les cyclistes et les piétons. L'expert de la Commission européenne a ensuite présenté une nouvelle proposition d'amendements à plusieurs Règlements ONU (voir les points n<sup>os</sup> 14, 15 et 23).

48. L'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-65-22. Il a indiqué que son Gouvernement s'employait à faire appliquer une réglementation renforcée afin de garantir la sécurité des enfants à bord des autocars scolaires. En outre, plusieurs prescriptions avaient été intégrées dans les normes coréennes sur la sécurité des véhicules automobiles (KMOVSS), notamment l'installation obligatoire de signaux d'arrêt, de caméras de recul vision arrière, d'avertisseurs de marche arrière, de limiteurs de vitesse et de marchepieds escamotables. L'année précédente, le Gouvernement coréen avait amélioré la loi sur la circulation routière en rendant obligatoire l'activation d'un dispositif permettant de vérifier que tous les enfants transportés à bord des autocars scolaires en étaient bien descendus. L'expert a ajouté que la réglementation coréenne sur la sécurité des véhicules avait également été modifiée de sorte à intégrer des prescriptions relatives à ce dispositif et que des prescriptions applicables à tous les types d'autocars scolaires avaient été ajoutées, concernant notamment les témoins de confirmation de déchargement des enfants. Ces prescriptions supplémentaires étaient inspirées de dispositions du droit californien (États-Unis d'Amérique).

49. L'expert de l'Italie a présenté le document GRSP-64-26, dans lequel il est indiqué que son pays avait accompagné l'obligation d'utiliser sur les véhicules de transport scolaire des témoins d'avertissement signalant l'oubli d'un enfant à bord de mesures d'incitation fiscale et de campagnes d'information.

50. Enfin, le Groupe de travail a décidé d'ajouter un nouveau point sur la question des « Enfants oubliés dans des véhicules » et de l'examiner à sa session de décembre 2019.

51. L'expert de la Corée a présenté le document GRSP-65-23, dans lequel est décrite la réglementation coréenne en matière de sécurité concernant la micromobilité, qui est fondée sur les prescriptions applicables à la catégorie L<sub>7</sub> de véhicules au sens du Règlement (UE) n° 168/2013 et les avis des constructeurs. Il a ajouté que ce type de véhicules devait être considéré comme relevant d'une nouvelle catégorie et non comme appartenant à celle des motocycles. On pouvait énumérer quatre principaux éléments intéressant la sécurité passive de ces véhicules : a) les fermetures et charnières de portières ; b) la résistance des ancrages des ceintures de sécurité ; c) les ancrages des sièges ; et d) l'essai de la sécurité électrique des systèmes à haute tension au moyen d'essais de choc. Enfin, l'expert a souligné qu'un futur plan d'essais couvrirait toutes les configurations de choc possibles, dans le but d'introduire dans le Programme coréen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (KNCAP) des critères de blessure adaptés au domaine de la micromobilité.

52. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-65-35, qui contient des renseignements sur les dispositifs d'atténuation des chocs destinés à protéger les motocyclistes en cas de collision contre les poteaux des glissières de sécurité. L'expert de la République de Corée a exprimé son vif intérêt à l'égard de la possibilité de mettre au point des glissières plus efficaces pour tous les types de véhicules. Le Président du Groupe de travail a souligné qu'il convenait d'améliorer la sécurité des véhicules et les caractéristiques des garde-fous installés le long des routes pour mieux renforcer la sécurité routière. L'expert de la Fédération de Russie s'est dit pleinement convaincu de l'importance de la sécurité des glissières et il a suggéré que le WP.29 et le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) coopèrent sur cette question dont il a estimé qu'elle mériterait qu'on y consacre un Règlement ONU. L'expert de l'IMMA a souligné que la conception de l'ensemble du système devait, pour être sûre, intégrer une infrastructure adaptée aux motocycles. Il s'est dit favorable à la proposition visant à engager un échange de vues sur cette question dans les milieux intéressés. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que l'Administration fédérale des autoroutes de son pays proposait des solutions et initiatives visant à favoriser l'installation de glissières sûres :

Voir <https://safety.fhwa.dot.gov/>.

Il a aussi informé le Groupe de travail que l'American Association of State Highway and Transportation Officials avait élaboré un guide de conception pour la signalisation routière ainsi qu'un manuel d'évaluation du matériel de sécurité, qui pouvaient être consultés à l'adresse : [www.transportation.org/](http://www.transportation.org/).

53. Enfin, le Groupe de travail a décidé de faire rapport sur cette question à la session de juin 2019 du WP.29 et de demander des orientations.



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

54. Le Groupe de travail a noté qu'il serait bon qu'un certain nombre de nouvelles activités, tout particulièrement dans le cadre de l'Accord de 1998, soient passées en revue par ses experts afin de veiller à la cohérence des sigles entre les travaux actuels et les travaux futurs du GRSP. Selon l'expert de la Commission européenne, il convenait actuellement de préciser les différents termes (probablement synonymes) employés dans les Règlements ONU concernant les blessures à la tête : critère d'acceptabilité des blessures à la tête (Règlement ONU n° 80), critère de blessure à la tête et critère d'effet à la tête. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2019.

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

*Document(s) :* GRSP-65-10.

55. L'expert du Japon, au nom du représentant IWVTA auprès du GRSP, a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel de l'IWVTA. Il a aussi présenté le document GRSP-65-10 sur les six Règlements ONU auxquels il avait été demandé au GRSP d'accorder la priorité en tant que candidats à l'insertion dans l'annexe IV du Règlement ONU n° 0, à savoir les Règlements ONU n°s 44, 129, 134, 135, 137, et 145. Selon l'expert de la CLEPA, le Règlement ONU n° 129 devrait être ajouté à cette liste, dans l'intérêt de la protection des enfants, bien que certains pays lui préfèrent le Règlement ONU n° 44. Le Groupe de travail a donné son accord de principe concernant la liste des Règlements prioritaires proposée dans le document GRSP-65-10 et il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2019.

## **D. Points à retenir de la session de mars 2019 du WP.29**

56. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants de la 177<sup>e</sup> session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1145).

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

57. La représentante de l'Espagne, au nom du Président du groupe de travail informel de la machine tridimensionnelle point H, a de nouveau déclaré (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/64, par. 54) que, le groupe de travail informel n'ayant pas progressé comme escompté, il serait dissout et ses activités éventuellement confiées à un nouveau groupe chargé de l'élaboration de la R.M.1 (voir par. 13).

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

58. Aucun renseignement n'a été communiqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **G. Règlement ONU n° 21 (Aménagement intérieur)**

*Document(s) :* GRSP-65-03.

59. L'expert de la France a présenté le document GRSP-65-03 dans lequel sont précisées les prescriptions relatives aux bords arrondis des éléments des toits ouvrants. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite dans l'annexe VII du présent rapport et il a prié le secrétariat de la soumettre en tant que complément 4 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 21, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

## H. Hommages

*Document(s) :* GRSP-65-15.

60. Le Groupe de travail a noté que son Président, M. N. Nguyen (États-Unis d'Amérique), ne participerait plus aux sessions. Le secrétariat a donné lecture au GRSP de la lettre rédigée par M. Nguyen à l'occasion de son départ (GRSP-65-15). Le Groupe de travail a salué la détermination dont il a fait preuve en sa qualité de Président ainsi que l'ensemble de ses contributions pendant toutes ses années de service auprès du GRSP. Le Groupe de travail a souhaité plein succès à M. Nguyen et lui a rendu hommage par de longs applaudissements.

## XXX. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 29 de l'ordre du jour)

61. Il est prévu que la soixante-sixième session se tiendra à Genève du 10 décembre 2019 à 9 h 30 au 13 décembre 2019 à 12 h 30. Le Groupe de travail a noté que le délai de soumission des documents officiels au secrétariat était le 13 septembre 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 3 ;
  - b) Proposition d'amendement 4.
4. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
5. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral.
6. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques).
7. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).
8. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité).
9. Règlement ONU n° 17 (Résistance des sièges).
10. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).
11. Règlement ONU n° 29 (Cabines de 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 (Ancrages des ceintures de sécurité, systèmes d'ancrages 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. Élection du Bureau.
29. 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 des sessions de juin et novembre 2019 du WP.29 ;
  - e) Systèmes de transport intelligents ;
  - f) Enfants oubliés dans des véhicules.

## Annexe I

[Anglais seulement]

**List of informal documents (GRSP-65-...) 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	IWG GTR9 PH2	2	E	Drawings and specifications of Flexible Pedestrian Legform Impactor (FlexPLI), as part of Addendum 3 of Mutual Resolution No.1	(d)
02	IWG GTR9 PH2	2	E	User Manual of Flexible Pedestrian Legform Impactor (FlexPLI), as part of Addendum 3 of Mutual Resolution No.1	(d)
03	France	28(g)	E	Proposal for supplement 04 to the 01 series of amendments to Regulation No. 21 (Interior fittings)	(d)
04	Finland	9	E	Definition of head restraint	(a)
05	GRSP/Chair	1	E	Running order of the 65th session of GRSP	(a)
06	GlobalNCAP/ ANEC/CI	19	E	Proposal for Amendment to UN Regulation No.129	(d)
07	Russian Federation	16	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No.100 (Electric power-trained vehicles)	(c)
08	OICA	8	E	Proposal for Supplement 5 to the 07 series of amendments and for Supplement 1 to 08 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
09	OICA	8	E	Additional Test Methods to ensure robust deployment of Airbag as alternative to airbag switch off / deactivation	(a)
10	GRSP-IWVTA Ambassador	28	E	Candidate items for GRSP technical regulations applicable to IWVTA Phase 2 (2018 – 2022)	(a)
11	Spain	26	E	Securing of children in buses and coaches	(a)
12	EC	23	E	Amendment to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems)	(b)
13	EC	15	E	Proposal for the 04 series of Amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
14	EC	14	E	Amendment to UN Regulation No. 94 (Frontal collision)	(b)
15	GRSP Chair	28(h)	E	Farewell letter	(a)
16	EC	28(a)	E	Type-approval requirements for motor vehicles as regards general safety	(a)
17	Germany	3(b)	E	Proposal for Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety)	(b)
18/ Rev.1	Germany	9	E	Proposal for Supplement 5 to the 08 series of amendment to UN Regulation No. 17 and for Supplement 2 to the 09 series of amendment to UN Regulation No. 17	(b)
19	Germany	9	E	Proposal for corrigenda to Revision 5 and to the 09 series of amendment of UN Regulation No. 17 (Strength of seats)	(d)
20	Germany	12	E	UN Regulation No. 44 - Uniform provisions concerning the approval of restraining devices for child occupants of power- driven vehicles ("Child Restraint Systems")	(a)
21	Germany	18	E	Proposal of Supplement to the 00, 01 and 02 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian Safety)	(b)
22	Republic of Korea	28(a)	E	Status of Korean Safety Regulation on Sleeping Child Check System	(a)
23	Republic of Korea	28(a)	E	Korean Safety Regulations on Micro Mobility related to passive safety	(a)
24	IWG Phase 2 GTR7	2	E	Proposal for Amendment 1 (Phase 2) of UN Global Technical Regulation No. 7 (Head restraints)	(b)
25	GRSP Chair	1	E	GRSP 65th session - Internal annotations to the agenda	(a)
26	Sweden	26	E	Securing of children in buses and coaches	(a)
27/ Rev.1	CLEPA	19	E	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12	(d)
28	CLEPA	12	E	Supplement 17 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child Restraint Systems)	(d)
29/ Rev.1	OICA	13	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages (buses))	(d)
30	CLEPA	2	E	Proposal for amendment 1 (Phase 2) to Global Technical Regulation N° 7 (Head Restraints) - amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/10	(b)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
31	Japan	2	E	Draft 9th progress report of the informal group on Phase 2 of gtr No. 7	(b)
32	IWG GTR7 PH2	2	E	Introduction to Revision of GTR 7 - Official Document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/5 and GRSP-65-24	(a)
33/ Rev.1	Netherlands/ OICA	16	E	UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(b)
34	GlobalNCAP	24	E	Failures of ISOFIX anchorages	(a)
35	Germany	28(a)	E	Impact Attenuating Devices to Protect Motorcyclists from Guardrail Posts	(c)
36	France/OICA	21	E	Proposal for Supplement 2 to the 00 and 01 series of amendments of Regulation No. 135 (Pole Side Impact) - amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13	(d)

*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° 17 (Résistance des sièges)**

**Texte adopté sur la base du document GRSP-65-19  
(voir par. 21 du présent rapport)**

*Paragraphe 6.4.3.5, lire :*

« 6.4.3.5 La distance X prévue au paragraphe 5.12 ci-dessus séparant la tangente Y et la ligne de référence déplacée est mesurée. ».

## Annexe III

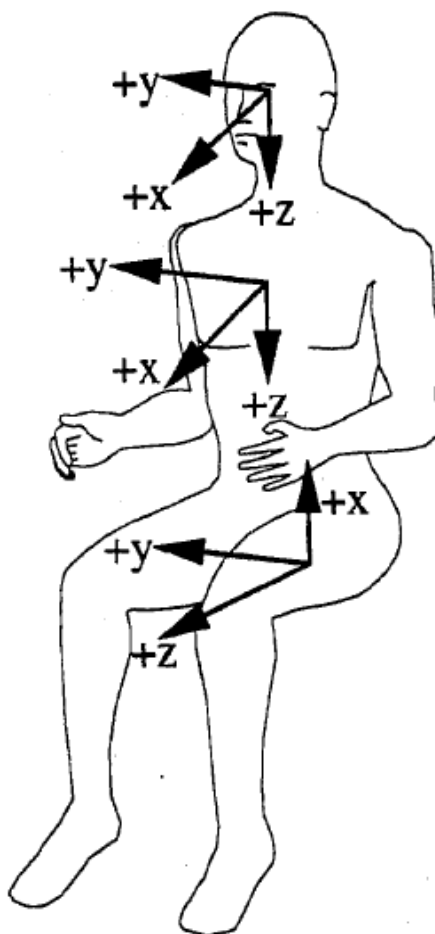
## Projets d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

Texte adopté sur la base du document GRSP-65-28  
(voir par. 25 du présent rapport)

Paragraphe 7.1.4.2.2, lire :

« 7.1.4.2.2 La composante verticale « -z » de l'accélération depuis l'abdomen vers la tête ne devra pas, lorsque les méthodes de mesure définies au paragraphe 8.5 du présent document sont suivies, dépasser 30 g sauf pendant des intervalles dont la durée cumulée n'excède pas 3 ms. Les méthodes de mesure définies au paragraphe 8.5 du présent document sont inspirées des méthodes définies dans la norme ISO 6487 et suivent la convention établie dans le document J211 de la Society of Automotive Engineers (SAE) sur les signes correspondant aux systèmes de coordonnées, tels qu'ils sont indiqués à la figure A.

Figure A  
Convention établie dans le document J211 de la SAE sur les signes correspondant aux systèmes de coordonnées



».



## Annexe IV

### Projets d'amendements au Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus))

#### Texte adopté sur la base du document GRSP-65-28 (voir par. 29 du rapport)

*Paragraphe 4.3, lire :*

« 4.3 Chaque type homologué reçoit un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement **04**, ce qui correspond à la série **04** d'amendements)... ».

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.5, comme suit :*

« **5.5** L'essai statique décrit dans l'appendice 5 n'est pas autorisé si le siège est fixé à la structure du véhicule au moyen d'une pince mais sans fixation mécanique. Par fixation mécanique, on entend le verrouillage en place du siège qui l'empêche de se déplacer dans la direction de conduite du véhicule. ».

*L'ancien paragraphe 5.5 devient le paragraphe 5.6.*

*Ajouter de nouveaux paragraphes libellés comme suit :*

« **12.10** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série **04** d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ONU ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement ONU tel que modifié par la série **04** d'amendements.

**12.11** À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> septembre 2021.

**12.12** Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre 2021.

**12.13** À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.

**12.14** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne pourront refuser d'accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question. ».

*Paragraphe 7, lire :*

#### « **7. Conformité de la production**

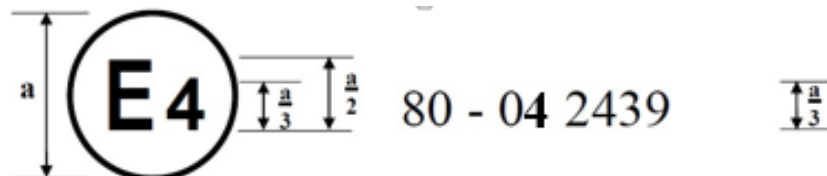
Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent être conformes à celles indiquées dans l'**annexe 1** de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3) et satisfaire aux prescriptions ci-après : ».

Annexe 3, lire :

## « Annexe 3

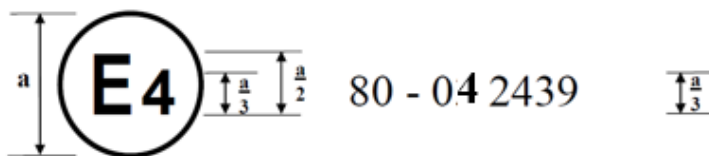
## Exemples de marques d'homologation

1. Exemple de marque d'homologation d'un siège



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un siège, indique que ce type de siège a été homologué aux Pays-Bas (E4) sous le numéro 042439, en ce qui concerne la résistance des sièges, l'essai effectué étant celui prévu au paragraphe 2 de l'annexe 4 du Règlement. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement n° 80 tel que modifié par la série 04 d'amendements.

2. Exemple de marque d'homologation d'un type de véhicule



a = 8 mm min

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que ce type de véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4) sous le numéro 042439, en ce qui concerne la résistance des ancrages sur le véhicule. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement n° 80 tel que modifié par la série 04 d'amendements. ».

## Annexe V

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

#### Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/12 (voir par. 34 du présent rapport)

...

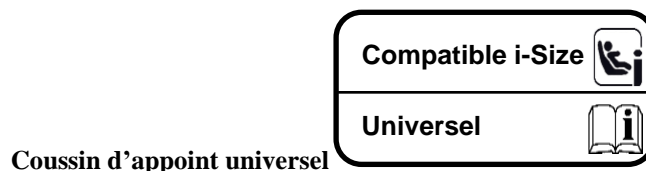
Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit :

« 2.3.4 “Coussin d'appoint universel” (dispositif amélioré de retenue pour enfants universel non intégral sans dossier), une catégorie de dispositifs améliorés de retenue pour enfants sans dossier, conçus principalement pour être utilisés à toutes les places assises i-Size et universelles. **Lorsque le coussin est muni d'attaches ISOFIX, celles-ci sont escamotables.** ».

Ajouter de nouveaux paragraphes libellés comme suit :

« 4.8.3

...

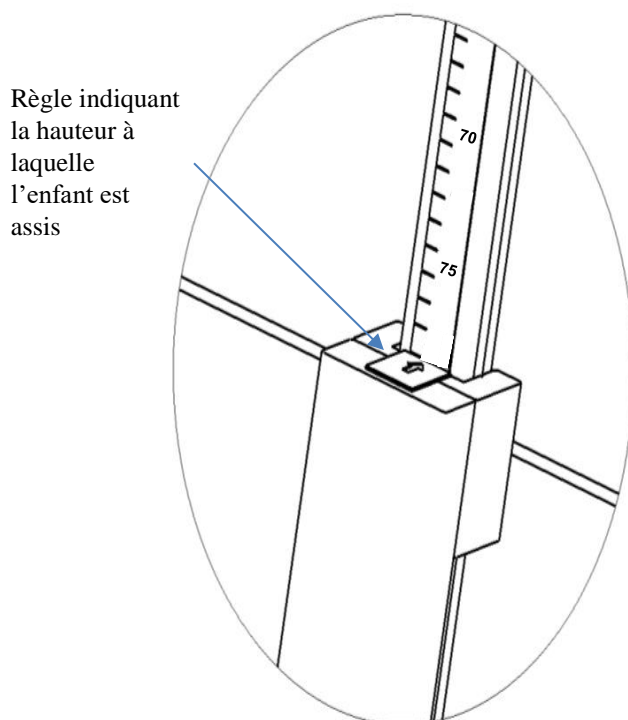


... ».

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit :

« 6.1.3.6 ...

**Figure 2**  
**Règle graduée du dispositif de mesure**



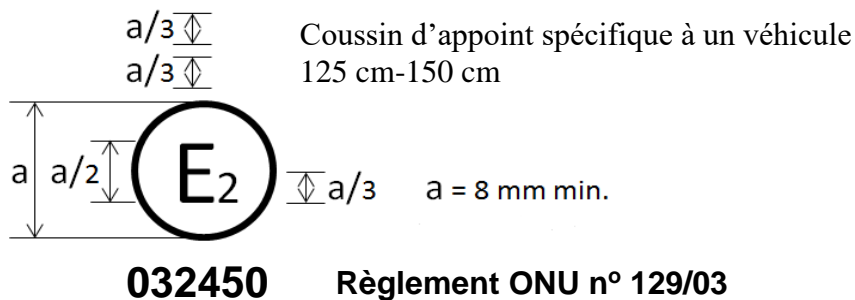
... ».

Annexe 2, lire :

« **Annexe 2**

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

...



... ».

Annexe 26, lire :

« **Annexe 26**

**Essai avec le bloc tronc inférieur**

Figure 1

**Bloc-mannequin (sur la base du P10 raccourci)**

**Matériau : Polystyrène expansé (40-45 g/l) ou autre matériau non déformable équivalent**

... ».

## Annexe VI

### Projets d'amendements au Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau)

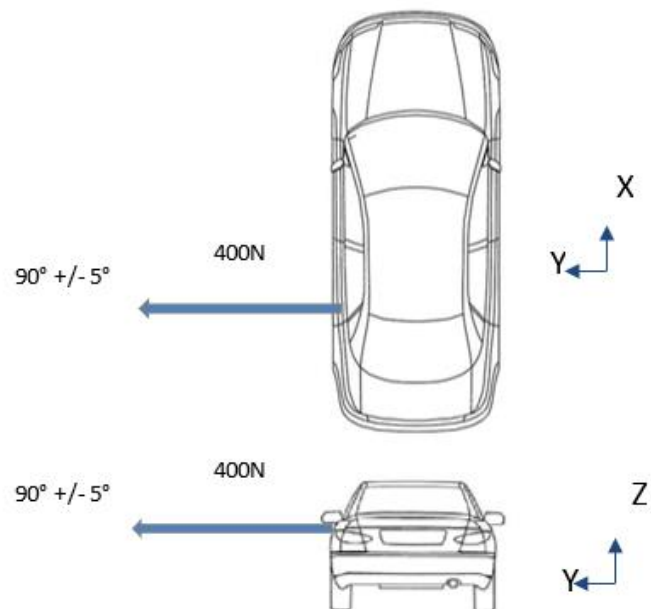
#### Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/13 (voir par. 37 du présent rapport)

Paragraphe 5.4.2.1, lire :

« 5.4.2.1 La porte doit rester fermée ;

...

**Figure**



## Annexe VII

### Projets d'amendements au Règlement ONU n° 21 (Aménagement intérieur)

Texte adopté sur la base du document GRSP-65-03  
(voir par. 59 du rapport)

*Paragraphe 5.5.1.2, lire :*

« 5.5.1.2 De plus, les dispositifs **manuels** d'ouverture et de manœuvre doivent répondre aux conditions ci-après : [...] ».

## Annexe VIII

[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: <a href="mailto:bernie.frost@dft.gsi.gov.uk">bernie.frost@dft.gsi.gov.uk</a>	[June 2020]	OICA
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop PARK (Republic of Korea) Email: <a href="mailto:jspark@kotsa.or.kr">jspark@kotsa.or.kr</a>	June 2020	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Ezana WONDIMNEH (USA), (vice-chaired by China, Japan and the European Union) Phone: +1 202 366 2117 Fax: +1 202 493 2990 Email: ezana.wondimneh@dot.gov	December 2021	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis. MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: <a href="mailto:luis.martinez@upm.es">luis.martinez@upm.es</a>	[Dissolved]	
UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA)(co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea) Phone: +1 3017620806 Email: martin.koubek@dot.gov	December 2020	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO Phone: +39 06 4158 3268 Fax: +39 06 4158 3253 Email: <a href="mailto:luca.rocco@mit.gov.it">luca.rocco@mit.gov.it</a>	December 2019	
[Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES Phone: +34 977 166 020 Fax: ++34 977 166 009 Email: <a href="mailto:mangles@idiada.com">mangles@idiada.com</a>	[...]	