


**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-sixième session

Genève, 10-13 décembre 2019

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive  
sur sa soixante-sixième 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 – 10	5
A. Proposition d'amendement 2 (phase 2) .....	7	5
B. Proposition d'amendement 3 .....	8 – 9	5
C. Proposition d'amendement 4 .....	10	6
V. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour) .....	11 – 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 – 20	8
X.	Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 9 de l'ordre du jour).....	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° 42 (Dispositifs de protection à l'avant et à l'arrière) (point 12 de l'ordre du jour).....	25	10
XIV.	Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 13 de l'ordre du jour).....	26–28	10
XV.	Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)) (point 14 de l'ordre du jour).....	29–30	11
XVI.	Règlement ONU n° 94 (Collision frontale) (point 15 de l'ordre du jour).....	31-33	11
XVII.	Règlement ONU n° 95 (Collision latérale) (point 16 de l'ordre du jour).....	34 – 35	12
XVIII.	Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 17 de l'ordre du jour).....	36 – 37	13
XIX.	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 18 de l'ordre du jour).....	38	13
XX.	Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 19 de l'ordre du jour).....		13
XXI.	Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 20 de l'ordre du jour).....	40 – 41	13
XXII.	Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 21 de l'ordre du jour).....	42	14
XXIII.	Règlement ONU n° 135 (Essai de choc latéral contre un poteau) (point 22 de l'ordre du jour).....	43	14
XXIV.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 23 de l'ordre du jour).....	44	14
XXV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 24 de l'ordre du jour).....	45 – 47	15
XXVI.	Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) (point 25 de l'ordre du jour).....	48	15
XXVII.	Proposition de nouveau Règlement ONU sur l'homologation des véhicules, la sécurité de leurs systèmes à haute tension et l'intégrité du carburant en cas de choc arrière (point 26 de l'ordre du jour).....	49	15
XXVIII.	Résolution mutuelle n° 1 (point 27 de l'ordre du jour).....	50	16
XXIX.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 28 de l'ordre du jour).....	51	16
XXX.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 29 de l'ordre du jour).....	52	16

XXXI.	Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 30 de l'ordre du jour).....	53	17
XXXII.	Élection du Bureau (point 31 de l'ordre du jour) .....	54	17
XXXIII.	Questions diverses (point 32 de l'ordre du jour).....	55 – 64	17
	A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	55	17
	B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements qui relèvent du GRSP.....	56	17
	C. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).....	57	17
	D. Points à retenir des sessions de juin et de novembre 2019 du WP.29.....	58	18
	E. Machine tridimensionnelle point H .....	59	18
	F. Systèmes de transport intelligents.....	60	18
	G. Enfants oubliés dans des véhicules .....	61	18
	H. Travaux prioritaires du GRSP.....	62	18
	I. Hommages .....	63 – 64	18
XXXIV.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 33 de l'ordre du jour).....	65	19
Annexes			
I.	List of informal documents (GRSP-66-...) distributed without an official symbol during the session .....	20	
II.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) .....	24	
III.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).....	25	
IV.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 42 (Dispositifs de protection à l'avant et à l'arrière).....	33	
V.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).....	34	
VI.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 94 (Collision frontale).....	35	
VII.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Collision latérale).....	36	
VIII.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) .....	37	
IX.	List of GRSP informal working groups.....	41	

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-sixième session à Genève du 10 au 13 décembre 2019. M. Martin Koubek (États-Unis d'Amérique) a présidé la session, conformément à l'article 14 du Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe (E/ECE/778/Rev.5), le précédent Président, M. Nha Nguyen, ayant quitté ses fonctions au Département fédéral américain des transports. 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, Turquie et Tchéquie. Des experts de la Commission européenne (CE) étaient également présents. 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 (CI), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale de motocyclisme (FIM), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Global NCAP).

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 ;  
et documents informels GRSP-66-01-Rev.1 et GRSP-66-15.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/1) proposé pour sa soixante-sixième session, l'ordre d'examen des points (GRSP-66-01-Rev.1) et les annotations (GRSP-66-15). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure dans l'annexe IX 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/2019/20,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/21,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26 ;  
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1  
et document informel GRSP-66-41.

4. L'expert de l'Allemagne a présenté, en s'appuyant sur le document GRSP-66-41, l'amendement 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26) au Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 7 (phase 2 du RTM ONU sur les appuie-tête) qui avait été élaboré par l'expert du Japon en sa qualité de responsable technique du groupe de travail informel. Il a expliqué que la proposition avait réglé toutes les questions principales, qui se trouvaient entre crochets jusque-là concernant : a) le texte du préambule, b) le texte du Règlement et c) les critères de blessure. Il a ajouté que la proposition d'inclure l'outil d'essai ONU qu'est le mannequin biomécanique pour choc arrière (BioRID) dans la Résolution mutuelle n° 1 (M.R.1) était toujours au stade de l'examen final, et qu'un accord était en cours de négociation avec le fabricant du mannequin afin qu'il renonce à invoquer toute atteinte au droit d'auteur. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26, qui met en évidence les principaux problèmes auxquels le groupe de travail informel a apporté une solution.

5. Le GRSP a recommandé l'inscription au Registre mondial : a) de l'amendement 1 au RTM ONU n° 2 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/26), tel que modifié ci-après, b) du Rapport final sur l'élaboration de l'amendement 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/21), non modifié et c) de l'autorisation de poursuivre les travaux comme prévu dans le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/25/Rev.1. Le secrétariat a été prié de soumettre l'amendement, le rapport et l'autorisation au WP.29 ainsi qu'au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2020 en tant qu'amendement 1 au RTM ONU n° 7. Le GRSP a également décidé de suspendre l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/20, estimant que la question ne relevait pas du mandat du groupe de travail informel. Cet examen pourrait toutefois être envisagé ultérieurement, dans le cadre d'une nouvelle autorisation concernant la suite des travaux.

*Annexe 3, paragraphe 2.1.1, supprimer.*

6. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2020 en s'appuyant sur une proposition d'additif au R.M.1. visant à intégrer les dessins, les spécifications techniques et le mode d'emploi de l'outil d'essai BioRID. Le GRSP a également décidé que cette question serait examinée à la condition que le fabricant de mannequins fournisse au préalable l'ensemble des plans de l'outil d'essai et accepte de renoncer à ses droits de propriété intellectuelle sur eux.

## **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 ;  
et documents informels GRSP-65-01 et GRSP-65-02.

7. Le Groupe de travail a noté que l'amendement au R.M.1 avait été adopté à la session de novembre 2019 du WP.29 (voir ECE/TRANS/WP.29/1149, par. 81 et 124). Le nouvel additif 3, (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/119), les plans et spécifications techniques y afférents, ainsi que le mode d'emploi de la jambe d'essai souple (FlexPLI), peuvent être consultés à l'adresse [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html). Le Groupe de travail a également approuvé la suppression de toute référence à la marque commerciale du fabricant de la FlexPLI dans le mode d'emploi et a demandé à des experts de vérifier que les plans et spécifications techniques susmentionnés étaient complets.

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

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

8. Dans le document GRSP-65-17, l'expert de l'Allemagne avait indiqué qu'il était difficile de représenter les scénarios les plus défavorables, notamment en raison de variations de la hauteur du véhicule liées à des systèmes de suspension réglable. Le Groupe de travail a noté qu'une proposition concrète concernant le Règlement ONU n° 127 avait été soumise au titre du point 19 de l'ordre du jour. Il a décidé de reporter l'examen de cette question à sa session de mai 2020.

9. L'expert de l'OICA a renouvelé son intention de poursuivre les travaux d'alignement du RTM ONU n° 9 sur le Règlement ONU n° 127, dans lequel les amendements proposés concernant l'essai avec tête factice avaient déjà été ajoutés (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5). Il a suggéré qu'à la session de mars 2020 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), le Président du GRSP puisse recommander que l'amendement 3 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5) au RTM ONU soit examiné à sa

session de mai 2020. Le Groupe de travail a donc décidé d'achever le débat sur cette question et d'examiner un rapport final actualisé (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2) qui avait été soumis par le responsable technique.

### C. Proposition d'amendement 4

*Document(s)* : Document informel GRSP-66-23.

10. L'expert de la République de Corée a présenté, au nom du Président du groupe, le document GRSP-66-23 sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel des dispositifs actifs de protection des piétons. Il a expliqué que le groupe avait tenu sa cinquième réunion à Londres les 3 et 4 septembre 2019 et que les questions en suspens telles que l'élément de frappe de vérification, la définition de la zone de la tête à utiliser aux fins des essais, la simulation du délai d'impact de la tête et la zone de détection avaient été examinés. Il a annoncé que la prochaine réunion du groupe de travail informel devait avoir lieu du 4 au 6 mars 2020, à Barcelone (Espagne). Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2020.

### V. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible)

11. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel des véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV) (RTM ONU n° 13 – phase 2), au nom des coresponsables de ce groupe (Japon, République de Corée et Union européenne). Il a présenté un résumé de la septième réunion du groupe de travail informel, qui s'est déroulée du 3 au 7 novembre à Stuttgart (Allemagne). Il a indiqué que la réunion avait été bien suivie : plus de 60 représentants des Parties contractantes (Allemagne, Canada, Chine, États-Unis d'Amérique, Japon, République de Corée, Union européenne), des constructeurs d'automobiles, des entreprises du secteur des conteneurs, des organisations de normalisation et du milieu universitaire, y avaient participé. L'expert a ajouté que le groupe de travail informel avait continué à étudier les principaux points de la phase 2, qui avaient été répartis entre cinq équipes spéciales et quatre sous-groupes qui ont pris en charge des questions allant de l'élargissement du champ d'application du RTM ONU aux véhicules utilitaires lourds pour inclure les camions et les bus, à la compatibilité des matériaux avec l'hydrogène, la limite de résistance du réservoir, les paramètres de répétabilité de l'essai de résistance au feu, l'ouverture sans risque de la soupape de surpression thermique et les modifications additionnelles des procédures d'essai en vigueur au titre du RTM ONU. Il a expliqué que le groupe de travail informel avait bien avancé et était parvenu à un consensus dans certains domaines clés : a) élargissement du champ d'application pour prendre en compte les camions et les autobus ; b) critères relatifs à la perméation pour les véhicules utilitaires lourds et critères concernant la fuite d'hydrogène ; et c) transfert des prescriptions relatives à la sécurité des batteries haute tension et des systèmes électriques dans le champ d'application du RTM ONU n° 20. Il a ajouté qu'il restait néanmoins difficile pour le groupe de travail informel de parvenir à une décision sur plusieurs autres points, tels que la nécessité d'effectuer un essai dynamique sur chariot pour vérifier la sécurité de l'installation de composants potentiellement essentiels pour la sécurité, l'obligation de décrire avec précision l'installation de ces composants, ou la conception du récipient afin de limiter le risque de gel de la buse qui s'y trouve pendant le ravitaillement. Il a ajouté que de nouvelles questions avaient également été introduites pendant les travaux : a) les autres types de conception des réservoirs à hydrogène et b) une proposition visant à envisager la prolongation de la durée de vie utile, de 15 à 25 ans, du conteneur, sur la base de données réelles. L'expert a conclu en disant que le groupe avait décidé de commencer à rédiger les propositions d'amendements sur les points ayant fait l'objet d'un consensus concernant le RTM ONU n° 13 dans un délai de deux semaines, de manière à ce que qu'elles soient disponibles pour la réunion de mars 2020 du groupe de travail informel, pendant laquelle il évaluera les progrès réalisés et les lacunes restantes, et décidera éventuellement de demander une prolongation de son mandat à la session de mai 2020 du GRSP.

12. Il a annoncé que la huitième réunion du groupe de travail informel devait avoir lieu du 2 au 6 mars 2020, à Tokyo.

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

13. Le Groupe de travail a pris note de la déclaration faite par le président de l'AC.3 à la session de juin 2019 du Comité, dans laquelle il avait souligné que le GRSP et d'autres organes subsidiaires du WP.29 étudiaient la manière de poursuivre l'examen de cette question lors de leurs prochaines sessions. Les Parties contractantes, et en particulier le Canada, ont été priées d'indiquer au GRSP de quels moyens elles disposaient pour prendre en charge cette question et d'indiquer au Groupe de travail à sa session de décembre 2019 quelles ressources elles pouvaient consacrer à la direction d'un groupe de travail informel consacré aux instruments et aux mannequins d'essai. Il a également recommandé que des informations sur l'avancement des travaux des groupes de travail informels relatifs aux différents outils d'essai et à leur inclusion dans le R.M.1 soient régulièrement communiquées lors des futures sessions de l'AC.3. Parmi les choix possibles, le Groupe de travail a rappelé que les groupes de travail informels du RTM ONU n° 9 et de la phase 2 du RTM ONU n° 7 avaient apporté ou apporterait des amendements à la R.M.1, y compris sur les caractéristiques des mannequins, sans l'appui d'un groupe de travail informel consacré aux caractéristiques des instruments. L'experte du Canada a déclaré que, malgré l'intérêt que son pays portait à la question, il n'avait pas les moyens d'assumer la direction d'un groupe de travail informel. Le Groupe de travail a convenu de reprendre l'examen de la recherche de solutions sur cette question à sa session de mai 2020.

## **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, 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 indiqué au Groupe de travail que la dernière réunion du groupe de travail informel s'était tenue du 3 au 5 décembre à Berlin (Allemagne) et que plus de 70 représentants des Parties contractantes suivantes : Allemagne, Canada, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Inde, Japon, République de Corée, Commission européenne, ainsi que de nombreux représentants des autorités d'homologation, du milieu universitaire, des organisations de normalisation et du secteur d'activité y avaient participé, à titre individuel ou en tant que membres de l'équipe de l'OICA. L'expert a ajouté que la propagation thermique et les méthodes d'amorçage dans le système de batteries avaient été examinées et discutées de manière approfondie, mais que l'on ne s'était pas encore accordé sur la méthode optimale. Il a indiqué au Groupe de travail qu'il existait deux méthodes : la méthode de déclenchement thermique (TRIM), mise au point par le Conseil national de recherches du Canada et la méthode de pénétration par une aiguille, élaborée par le Japon. Il a précisé que son gouvernement s'interrogeait sur le bien-fondé des méthodes qui impliquent une intrusion dans la batterie. Plusieurs Parties contractantes se sont exprimées sur l'inflammabilité, la corrosivité et la toxicité des gaz évacués et le groupe a examiné ces questions. L'expert a informé le GRSP que le profil de vibration du système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) avait été examiné, et que la perception de cette question ne faisait pas l'unanimité, certains se demandant si le RTM n'allait pas trop loin en établissant des prescriptions pour une question qui n'est pas considérée comme étant liée à la sécurité mais plutôt à la durabilité ou à la fiabilité. L'expert a également ajouté que le groupe de travail informel s'était interrogé sur la nécessité d'aborder la question de l'immersion dans l'eau, que plusieurs Parties contractantes avaient soulevée, mais que l'on n'était pas parvenu à un consensus en raison de l'absence de données réelles démontrant la nécessité d'une telle prescription du point de vue de la sécurité. En outre, l'expert a précisé

que le groupe de travail informel avait été mis en garde contre toute velléité de prévoir des dispositions réglementaires prenant en compte les cas de catastrophes naturelles, qui risqueraient de soumettre les véhicules électriques à des exigences encore plus strictes que celles qui s'appliquent aux véhicules à moteur à combustion interne classiques.

15. Il a souligné que l'OICA avait présenté un exposé sur la protection pendant la recharge et l'alimentation en courant alternatif et en courant continu, et que le groupe de travail informel avait également examiné la disposition relative à la surintensité et la meilleure approche pour les essais. Enfin, il a annoncé au GRSP que le groupe de travail informel avait décidé de faire une courte pause afin de collecter les nouvelles informations et de les assimiler, ainsi que de terminer les recherches entreprises par plusieurs Parties contractantes et parties prenantes, et qu'il avait reporté à la fin mai 2020 sa réunion de printemps, l'autre réunion devant se tenir en novembre 2020. La prochaine réunion du groupe de travail informel se déroulera dans la semaine du 24 mai à Tokyo.

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

*Document(s)* : Document informel GRSP-66-16.

16. Le Groupe de travail a pris note du document GRSP-66-16 qui remplace le renvoi à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) par un renvoi au Règlement ONU n° 16 pour ce qui est des dispositions relatives au nombre minimum de points d'ancrage et à l'emplacement des ancrages inférieurs. Il a adopté le document GRSP-66-16 tel que reproduit à l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que complément 1 à la série 09 d'amendements au Règlement ONU n° 14, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 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/2019/15 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/24 ;  
et documents informels GRSP-66-08, GRSP-66-14 et GRSP-66-17.

17. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15, modifié par le document GRSP-66-14, qui visait à introduire une solution de rechange (à la discrétion du constructeur) à la désactivation des coussins gonflables avant en combinaison avec des systèmes de retenue pour enfants orientés vers l'arrière sur le siège arrière. Il a en outre expliqué que la proposition avait pour but d'améliorer la sécurité passive des occupants des sièges arrière. Toutefois, la proposition a suscité quelques réserves de la part de certaines Parties contractantes, qui ont demandé davantage de preuves que les dispositions proposées amélioreraient la sécurité des enfants. Le représentant de l'OICA a précisé que les progrès techniques devaient au moins maintenir les niveaux de sécurité actuels (y compris pour les enfants) avant de permettre de nouvelles améliorations. Pour finir, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2020 en attendant de nouveaux arguments justifiant la proposition et a demandé au secrétariat de conserver le document GRSP-66-14 comme document informel.

18. L'expert de l'OICA a également présenté le document GRSP-66-17 portant sur les prescriptions relatives aux témoins de port de ceinture dans des modèles particuliers de véhicules et sur les précisions à apporter au texte actuel des dispositions transitoires. Le GRSP a convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2020 et a prié le secrétariat de diffuser le document GRSP-66-17 sous une cote officielle.

19. L'expert de la Finlande a présenté le document GRSP-66-08, qui propose d'examiner la possibilité d'installer des ceintures de sécurité à trois points dans les catégories de véhicules M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa session suivante.



20. Enfin, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/24 visant à aligner la série 08 d'amendements sur les précédentes qu'il a adoptées à sa session de mai 2019. Le Groupe de travail a adopté sans le modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/24 et a prié le secrétariat de soumettre la proposition en tant que complément 1 à la série 08 d'amendements au Règlement ONU n° 16, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

## **X. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique 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,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/16,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/27 ;  
et documents informels GRSP-66-24, GRSP-66-26 et GRSP-66-27.

21. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/27 ainsi que les amendements figurant dans les documents GRSP-66-24 et GRSP-66-26 au nom de l'équipe spéciale chargée d'harmoniser le Règlement ONU n° 17 avec les dispositions de la phase 2 du RTM ONU n° 7. L'experte de la CLEPA a présenté l'amendement faisant l'objet du document GRSP-66-27, qui actualise également le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9. Dans le même temps, elle a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/7. Toutefois, le GRSP a noté que l'expert de l'Allemagne avait proposé un amendement (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/16) à la définition des appuie-tête intégrés, rapportés et séparés, qui devait être harmonisée avec les autres documents dans leur ensemble. Le Groupe de travail a donc décidé de constituer à nouveau une équipe spéciale chargée d'achever l'harmonisation du Règlement ONU n° 17 avec le RTM ONU n° 7 et de lui confier pour examen les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/16, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/17, GRSP-66-24 et GRSP-66-26. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2020.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 ;  
et documents informels GRSP-66-21 et GRSP-66-22.

22. L'expert de l'Italie, qui préside le groupe de travail informel des casques de protection, a informé le GRSP des résultats définitifs des travaux du groupe. Il a présenté un exposé (GRSP-66-22) décrivant les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 par le document GRSP-66-21. Il a expliqué que le groupe de travail informel avait examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 et son amendement figurant dans le document GRSP-66-21, et qu'il était parvenu à un consensus de principe. L'expert a déclaré à nouveau que le groupe de travail informel, dont les principaux objectifs étaient les suivants : a) prescriptions applicables à l'accélération angulaire, b) intégration des points d'impact standard, c) impact de faible puissance et de forte puissance, d) essais mécaniques de la visière et e) nouvelle procédure pour les essais de qualification de la production, étoufferait la proposition en fonction des résultats des recherches en cours. L'expert de la France a déclaré qu'il serait souhaitable de mettre en place un meilleur système de suivi des résultats des chocs obliques pour élaborer les futures prescriptions de la série 07 d'amendements (phase 2 du règlement ONU). Il a souligné la nécessité de disposer des outils et des données nécessaires à l'élaboration des prescriptions de la future phase 2. L'expert des Pays-Bas a appuyé la suggestion de l'expert français de mettre en place un système de suivi qui soit intégré dans le document d'homologation ou dans le certificat. L'expert de l'Allemagne a estimé que la mise en oeuvre d'un système de suivi dans le certificat d'homologation serait difficile à gérer.

23. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport, et a décidé de créer une équipe spéciale qui se réunirait en février 2020 pour examiner des modalités de suivi pour le futur complément 1 à la série 06 d'amendements. Le GRSP a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 22, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1. Enfin, le GRSP a également décidé : a) de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2020 sur la base d'une proposition soumise par l'équipe spéciale et b) de suspendre les activités du groupe de travail informel sans le dissoudre jusqu'à ce que de nouveaux résultats de recherche soient disponibles pour lancer la phase 2 du Règlement ONU.

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

24. Aucune proposition n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XIII. Règlement ONU n° 42 (Dispositifs de protection à l'avant et à l'arrière) (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31.

25. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31 pour préciser les modalités de prise en charge des systèmes actifs d'aide à la conduite qui ont une incidence sur les systèmes de freinage et de direction. L'expert de l'OICA a demandé la suppression de la référence à d'autres Règlements ONU dans le texte de la proposition. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31 tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que complément 2 au texte original du Règlement ONU n° 42, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28 ;  
et documents informels GRSP-66-19, GRSP-66-30, GRSP-66-37 et  
GRSP-66-38.

26. L'expert de l' Association européenne pour la coordination de la représentation des consommateurs dans la normalisation, s'exprimant au nom de Consumers International, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23, qui vise à ne plus autoriser la mise au point de nouveaux produits en application du Règlement ONU n° 44, étant donné que les dispositifs de retenue pour enfants de tous types (y compris la catégorie des rehausseurs) ont été inclus dans le champ d'application du Règlement ONU n° 129. Il a ajouté que l'orientation actuelle permettrait pour une durée indéterminée : a) l'introduction sur le marché de deux catégories de produits offrant deux niveaux de protection distincts, b) une certaine confusion chez les consommateurs et c) une incitation moindre des fabricants à mettre au point des produits conformes aux normes les plus récentes, ce qui n'est pas souhaitable. Les experts des Pays-Bas et de la Commission européenne ont soutenu la proposition visant à éliminer progressivement le Règlement ONU n° 44. Toutefois, l'expert de l'OICA a soulevé la question des dispositifs de retenue pour enfants encadrés et a proposé de les exclure de la suppression progressive. En outre, le Groupe de travail a pris note de la remarque du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA), qui a déclaré que les dispositions transitoires (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23) n'étaient pas conformes aux modèles des Directives générales du document ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2. Le GRSP a donc examiné le document GRSP-66-37. L'expert de la CLEPA a fait valoir que les dispositions

transitoires étaient trop strictes et a demandé un délai. Finalement, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23, tel que modifié par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de le soumettre en tant que complément 18 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2019 du WP.29 et de l'AC.1.

27. L'expert de la Commission européenne (CE) a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28 visant à préciser le champ d'application du Règlement ONU en indiquant quels types de dispositif de guidage de ceinture et d'assise ne seraient pas autorisés. L'expert de la Pologne a fait valoir que la proposition de la CE était restrictive et a demandé qu'elle fasse l'objet d'un débat fondé sur les faits ou d'un rejet pur et simple dans sa totalité. Il a présenté un exposé (GRSP-66-19), montrant que l'un des dispositifs visés par le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28 était pleinement conforme au Règlement ONU n° 44 et plus sûr que d'autres dispositifs de retenue pour enfants homologués. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRSP-66-30, prouvant au contraire que les dispositifs de guidage de ceinture ne seraient pas conformes à un certain nombre de prescriptions pertinentes du Règlement ONU n° 44. L'expert du Japon a présenté un exposé (GRSP-66-38) montrant l'essai sur catapulte effectué sur des mannequins de la série Q pour vérifier la conformité de la pénétration abdominale par la ceinture sécurité conformément aux prescriptions du Règlement ONU n° 129. Il a conclu que la pression abdominale sur le dispositif de guidage de la ceinture était plutôt élevée par rapport à l'homologation du dispositif de retenue pour enfants au titre du Règlement ONU n° 129, mais qu'elle satisfaisait à ses prescriptions.

28. Enfin, la majorité des experts du GRSP, à l'exception de l'expert de la Pologne, ont adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28 sans modifications. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au titre du complément 18 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44 (voir par. 26), pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

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

*Document(s)* : Document informel GRSP-66-07.

29. L'expert de l'OICA a expliqué qu'il n'était pas encore prêt à proposer des améliorations à l'essai statique pour donner suite au débat entamé à la dernière session du GRSP (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/65, par. 26), bien que les travaux aient déjà bien avancé sur cette question. Il a indiqué qu'il avait l'intention de soumettre une proposition en 2020. Il a donc demandé au GRSP de communiquer ses observations, dans les meilleurs délais, à l'adresse : [oica@oica.net](mailto:oica@oica.net) ou [yvanderstraaten@oica.net](mailto:yvanderstraaten@oica.net).

30. L'expert de la Finlande a présenté le document GRSP-66-07 en expliquant que les autorités de son pays avaient préconisé de modifier les prescriptions du Règlement ONU qui concernent l'arrière des sièges de manière à les rendre plus sûrs en évitant la formation d'arêtes vives et/ou d'arêtes rigides. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2020 sur la base d'une éventuelle proposition.

## **XVI. Règlement ONU n° 94 (Collision frontale) (point 15 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29 ;  
et documents informels GRSP-66-31 et GRSP-66-32.

31. Le Groupe de travail a présenté un résumé des discussions qui ont porté sur la proposition présentée par l'expert de la CE (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29), au nom de l'équipe de rédaction, et qui visait à aligner les dispositions du Règlement ONU n° 94 sur celles de la version révisée du Règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur

de l'Union européenne (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/65, par. 27). L'expert de la CE a expliqué que cette proposition pouvait être considérée comme un complément puisqu'elle impliquerait principalement une modification du champ d'application. L'expert de l'OICA a souscrit à la déclaration de l'expert de la CE et déclaré que cette proposition était conforme aux Directives générales du document ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29 tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 94, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

32. L'expert du Japon a présenté un exposé (GRSP-66-31) au nom de l'équipe de rédaction de la CE, pour expliquer cinq documents informels (GRSP-66-32 à GRSP-66-36) qui proposaient de transposer la phase 1 du RTM ONU n° 20 dans le cadre de l'Accord de 1958 et donc de modifier un certain nombre de Règlements ONU (par exemple, le GRSP-66-32 proposait une nouvelle série d'amendements au Règlement ONU n° 94). Il a ajouté que les autorités de son pays et la CE comptaient prendre les mesures administratives prévues par l'Accord de 1998 en appliquant les Règlements ONU harmonisés avec le RTM, et qu'elles avaient donc entrepris ce travail. Il a ajouté que ces propositions avaient été examinées et adoptées au cours d'une réunion en marge de la dernière session du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques (EVS) ; c'est pourquoi la soumission était assez tardive. Toutefois, il a précisé que ces propositions étaient présentées pour la première fois aux experts du GRSP dans le but de recueillir leurs observations avant la session de mai 2020 du GRSP. Il a également souligné que ces commentaires devaient lui parvenir dans les meilleurs délais pour pouvoir être soumis à la session de novembre 2020 du WP.29.

33. L'expert de la Suède a présenté le document GRSP-66-09, qui montre un essai de choc avant avec un chevauchement de 40 % contre une barrière à 64 km/h. Réalisé en mai 2019 par les Suédois, cet essai faisait suite à plusieurs accidents mortels survenus ces dernières années et tenait compte de la popularité croissante des autocaravanes. Il a indiqué que l'on pouvait visionner un enregistrement vidéo de l'essai de choc en suédois à l'adresse :

<https://youtu.be/JuNOarORALM>.

Enfin, le Groupe de travail a reconnu la pertinence de cette question et a décidé de reprendre son examen lorsqu'il aurait reçu davantage d'informations de l'expert suédois.

## **XVII. Règlement ONU n° 95 (Collision latérale) (point 16 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/30 ;  
et documents informels GRSP-66-25/Rev.1, GRSP-66-31 et  
GRSP-66-33.

34. L'expert de la CE, au nom de l'équipe de rédaction (voir par. 31), a présenté le document ECE/TRANS/GRSP/2019/30 et l'amendement faisant l'objet du document GRSP-66-25/Rev.1. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/30 tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 95, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

35. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-66-33 et a évoqué le document GRSP-66-31, tous deux cités au titre du point 15 de l'ordre du jour dans le paragraphe 32 ci-dessus, qui proposent un alignement des Règlements ONU sur le RTM ONU n° 20. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'un document révisé soumis par l'expert du Japon.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/17 ;  
et documents informels GRSP-66-31, GRSP-66-34 et GRSP-66-35.

36. Les experts des Pays-Bas et de l'OICA ont présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/17, dans lequel sont proposées des prescriptions de sécurité applicables aux véhicules relevant des catégories autres que la catégorie M<sub>1</sub>. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point à sa session de mai 2020.

37. L'expert du Japon a présenté les documents GRSP-66-34 et GRSP-66-35 (version récapitulative) relatifs à l'alignement du Règlement ONU n° 100 sur le RTM ONU n° 20, au titre des points 15 et 16 de l'ordre du jour. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2020.

## **XIX. 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 18 de l'ordre du jour)**

38. Aucune proposition nouvelle n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XX. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 19 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18.

39. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 et s'est référé au point 3 b) de l'ordre du jour (voir par. 8 ci-dessus) où il est proposé d'apporter des éclaircissements à la question de la protection des piétons et des suspensions réglables. Il a ajouté qu'étant donné que la hauteur du véhicule exerçait une influence sur la zone d'impact de l'élément de frappe tête et sur l'essai avec l'élément de frappe jambe, il conviendrait de prendre en considération toutes les hauteurs possibles du véhicule à une vitesse de 11,1 m/s (40 km/h) au moment de la collision avec un piéton. Le Groupe de travail a estimé que la proposition concernait à la fois le RTM ONU n° 9 et le Règlement ONU n° 127 et a décidé de reporter l'examen de ce point à sa session de mai 2020. Dans le même temps, l'expert de l'Allemagne a été invité à élaborer des dispositions transitoires afin d'appliquer les prescriptions proposées.

## **XXI. Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 20 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/36 ;  
et documents informels GRSP-66-02, GRSP-66-10, GRSP-66-11,  
GRSP-66-12, GRSP-66-13 et GRSP-66-28.

40. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35 qui vise à préciser certaines prescriptions du Règlement ONU. Il a ajouté que ces précisions devaient être ajoutées à toutes les autres séries d'amendements, y compris à la série initiale (documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34). L'experte de l'Espagne a présenté le document

GRSP-66-02, qui vise à étendre aux sangles de toutes les catégories de dispositifs de retenue pour enfants améliorés intégrés, et pas seulement aux dispositifs i-Size, les prescriptions relatives à une charge de rupture minimale. Elle a également expliqué que la proposition préciserait que les catégories de dispositifs améliorés de retenue pour enfants intégraux à ceinture devraient explicitement exiger des essais de choc arrière ou latéral. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-66-10 visant à apporter des corrections au tableau des critères d'évaluation des blessures. Enfin, le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34, tous tels que modifiés par l'annexe VIII (GRSP-66-10) et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35, tel que modifié par l'annexe VIII du présent rapport (documents GRSP-66-10 et GRSP-66-02, non compris les paragraphes 6.7.4.3 à 6.7.4.3.4). Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32 en tant que complément 10 à la série initiale d'amendements, le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33 en tant que complément 7 à la série 01 d'amendements, le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34 en tant que complément 6 à la série 02 d'amendements et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35 en tant que complément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1. Enfin, il a décidé de reprendre à sa session de mai 2020 l'examen d'une proposition révisée (GRSP-66-02) présentée par l'expert de l'Espagne sur la charge de rupture minimale des sangles (par. 6.7.4.3.à 6.7.4.3.4.) en tant que nouvelle série d'amendements.

41. Le Groupe de travail a décidé de reporter à sa session de mai 2020 l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19 et de l'amendement GRSP-66-28. De son côté, l'expert des Pays-Bas a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/36. L'expert de la CLEPA a présenté trois propositions : a) visant à fournir des instructions aux consommateurs sous forme numérique (GRSP-66-11), b) concernant les résultats de mesures essentielles qu'il convient d'enregistrer dans le système d'homologation de type (GRSP-66-12) et c) visant à améliorer la procédure d'évaluation des dimensions hors-tout des dispositifs améliorés de retenue pour enfants (GRSP-66-13). Le Groupe de travail a décidé de conserver les documents informels GRSP-66-11, GRSP-66-12 et GRSP-66-13 et d'attendre d'éventuels nouveaux documents à sa session de mai 2020.

## **XXII. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 21 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Documents informels GRSP-66-05 et GRSP-66-40.

42. L'expert des Pays-Bas a présenté un exposé (GRSP-66-40) portant sur une proposition (GRSP-66-05) qui vise à utiliser pour les autobus fonctionnant à l'hydrogène une signalisation qui soit conforme à la signalisation existante prévue pour les autobus fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé et au gaz naturel liquide. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point à sa session de mai 2020.

## **XXIII. Règlement n° 135 (Essai de choc latéral contre un poteau) (point 22 de l'ordre du jour)**

43. Aucune proposition nouvelle n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XXIV. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 23 de l'ordre du jour)**

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

## **XXV. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 24 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/37 ;  
et documents informels GRSP-66-29, GRSP-66-31 et GRSP-66-36.

45. L'expert de la CE, au nom de l'équipe de rédaction (voir par. 32 et 34), a présenté le document ECE/TRANS/GRSP/2019/37, que le Groupe de travail a adopté sans modifications. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 137, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

46. L'expert du Japon a présenté, au titre des points 15, 16 et 17 de l'ordre du jour, un exposé (GRSP-66-29) pour expliquer le document GRSP-66-36 relatif à l'alignement du Règlement ONU n° 137 sur les dispositions du RTM ONU n° 20. Il a ajouté que son gouvernement avait l'intention de proposer une nouvelle série d'amendements contenant un critère limitant à 34 mm la déformation du thorax du mannequin féminin dans les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> ne dépassant pas 2,8 tonnes. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de mai 2020, dans l'attente des observations de ses experts sur le document GRSP-66-36.

47. L'expert de l'IMMA a présenté le document GRSP-66-20 afin d'expliquer l'approche en trois temps pour l'harmonisation des prescriptions de sécurité (passive) des quadricycles lourds et munis d'une carrosserie (L<sub>7</sub>). Il a ajouté 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 expliqué que certains véhicules de la catégorie L<sub>7</sub> étaient très « comparables à des voitures », en ce sens qu'ils étaient équipés d'une carrosserie et présentaient certaines caractéristiques d'une voiture. Il a déclaré que son organisation soutenait la proposition d'inclure les véhicules lourds de transport de passagers équipés d'une carrosserie de la catégorie L<sub>7</sub> dans le règlement ONU n° 137. Toutefois, il a demandé que, dans un premier temps, la législation existante applicable aux véhicules de catégorie L<sub>7</sub> équipés d'une carrosserie soit harmonisée dans le monde (par exemple, en Inde, en République de Corée, dans l'UE) pour que les principales différences au sein de la catégorie de véhicules M<sub>1</sub> soient précisées. Enfin, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2020.

## **XXVI. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) (point 25 de l'ordre du jour)**

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

## **XXVII. Proposition de nouveau Règlement ONU sur l'homologation des véhicules, la sécurité de leurs systèmes à haute tension et l'intégrité du carburant en cas de choc arrière (point 26 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38 ;  
et document informel GRSP-66-04-Rev.1.

49. L'expert de la CE a présenté le document ECE/TRANS/GRSP/2019/38 et l'amendement GRSP-66-04-Rev.1 au nom de l'équipe de rédaction (voir par. 32, 34 et 45). Il a précisé qu'un autre essai serait prévu, bien que cela ne soit pas mentionné expressément dans la proposition : a) le FMVSS des États-Unis d'Amérique, b) les CMVSS du Canada ou c) la norme KMVSS de Corée. Il a indiqué que la procédure d'essai proposée pouvait être considérée comme le « scénario le plus défavorable ». Il a également demandé

instamment que la proposition d'application obligatoire à partir de juillet 2022 soit adoptée, en raison de la révision apportée au Règlement relatif à la sécurité générale des véhicules de l'Union européenne. L'expert de l'OICA a déclaré que la pression exercée par la CE sur les délais était compréhensible, mais il s'est dit préoccupé par la rigueur de la méthode d'essai « alternative » au regard des prescriptions de base de l'Accord de 1958 et a estimé que l'on ne pouvait donc pas considérer qu'il s'agissait d'une méthode d'essai « équivalente ». Il a souligné que l'objectif de cette méthode alternative était de limiter le nombre d'essais effectués par les constructeurs et non d'augmenter leur rigueur. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38 tel que reproduit dans l'additif 1 au présent rapport et a décidé de laisser le paragraphe 2.8 du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38 entre crochets en attendant les résultats des délibérations du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques ou du GRSP à sa session de mai 2020. Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38 en tant que proposition de nouveau Règlement ONU relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

## **XXVIII. Résolution mutuelle n° 1 (point 27 de l'ordre du jour)**

50. Le débat a été conclu au titre des points 2, 3 a) et 5 (voir par. 6, 7 et 13).

## **XXIX. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 28 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22 ;  
et documents informels GRSP-66-03 et GRSP-66-06.

51. L'expert de l'Espagne, s'exprimant au nom du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar a informé le GRSP des progrès de son groupe (GRSP-66-06). Il a présenté le document, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22, qui constitue le premier rapport de situation du groupe de travail informel et en précise le mandat. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSP-66-03, afin d'informer le GRSP des dispositions adoptées par son pays pour protéger les enfants transportés par autobus. L'expert des États-Unis d'Amérique a réitéré son offre de partager des informations sur ce sujet. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22 et a demandé au secrétariat de le soumettre à la session de mars 2020 du WP.29 pour information et pour recevoir l'approbation du mandat afin que le groupe puisse poursuivre ses travaux conformément au calendrier.

## **XXX. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 29 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1.

52. Le secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a informé le GRSP de l'avancement des travaux de son groupe. Le représentant des États-Unis d'Amérique a rappelé au GRSP le document cadre ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1, approuvé par le Forum mondial, sur les questions concernant les véhicules automatisés et connectés à examiner en priorité. L'expert des États-Unis d'Amérique a réaffirmé que, bien que les véhicules automatisés soient différents des véhicules classiques à de nombreux égards, la question de leur comportement au choc devait être prise en compte et que le document cadre serait mis en oeuvre par le GRSP, par thème, au titre de ses activités. L'expert de l'Allemagne a annoncé qu'un document présentant les questions prioritaires en matière de sécurité passive serait présenté à la session de mai 2020 du GRSP.



### **XXXI. Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 30 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel GRSP-66-43.

53. Le secrétariat a présenté le document GRSP-66-43 pour informer le GRSP que le Comité des transports intérieurs avait, à sa quatre-vingt-unième session (2019), adopté la teneur de sa stratégie jusqu'en 2030. Il a également ajouté que le CTI avait invité ses organes subsidiaires à y donner suite et à aligner leurs travaux sur la stratégie et a prié le secrétariat de prendre les mesures nécessaires pour en faciliter la mise en œuvre (ECE/TRANS/288, par. 15 a), c) et g)).

### **XXXII. Élection du Bureau (point 31 de l'ordre du jour)**

54. Conformément à l'article 37 de son règlement intérieur (ECE/TRANS/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. Koubek (États-Unis d'Amérique) Président et M. H. G. Kim (République de Corée) Vice-Président pour les sessions prévues en 2020.

### **XXXIII. Questions diverses (point 32 de l'ordre du jour)**

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

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

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

56. 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)**

*Document(s) :* Documents informels WP.29-179-08 et GRSP-66-18.

57. L'expert du Japon, au nom du représentant de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWTA) auprès du Groupe de travail, l'a informé de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et a présenté le document WP.29-179-08 relatif à la liste de Règlements ONU applicables à la phase 2 de l'IWVTA (2018-2022) proposée. L'expert de la Finlande a présenté le document GRSP-66-18 visant à promouvoir la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA), qui explique l'utilisation de la DETA, et contient des informations destinées aux autorités compétentes et aux constructeurs. Le GRSP a été prié de présenter ses observations à sa session de mai 2020. Le GRSP a également noté que le WP.29 avait encouragé les groupes de travail à examiner la question de l'usage de l'identifiant unique et des marques, ainsi qu'à donner des orientations sur la manière de procéder (ECE/TRANS/WP.29/1149, par. 65) sur la base des deux options suivantes :

- Option 1 : utiliser l'identifiant unique tout en conservant le marquage et les informations d'installation sur la pièce ;
- Option 2 : utiliser l'identifiant unique seulement pour la marque et offrir un accès libre à la fiche de communication, qui indiquerait également le marquage

d'installation nécessaire. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2020.

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

58. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants des 178<sup>e</sup> et 179<sup>e</sup> sessions du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1147 et ECE/TRANS/WP.29/1149).

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

59. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de ce point à sa prochaine session. Toutefois, l'expert de l'OICA a demandé plus de temps à la session de mai 2020 du GRSP pour discuter des prochaines étapes concernant ce sujet important.

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

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

#### **G. Enfants oubliés dans des véhicules**

61. L'expert de CI a rappelé la législation nationale adoptée par l'Italie pour prévenir ce problème. Il a ajouté que le Programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP) mettrait bientôt en place des protocoles sur cette question.

#### **H. Travaux prioritaires du GRSP**

*Document(s)* : Document informel GRSP-66-39-Rev.5.

62. Le GRSP a pris note de la demande du WP.29 et du Comité exécutif de l'Accord de 1998 visant à ce qu'il communique ses thèmes prioritaires (ECE/TRANS/WP.29/1149, par. 127). Ceux-ci avaient été énumérés dans le document GRSP-66-39-Rev.5 que le GRSP a accepté de transmettre au secrétariat du WP.29, comme cela avait été demandé à tous les présidents des groupes de travail.

#### **I. Hommages**

*Document(s)* : Document informel GRSP-66-42.

63. Le Groupe de travail a noté que son Vice-Président, M. J. W. Lee (République de Corée), ne participerait plus aux sessions. La lettre qu'il a adressée au Groupe à cette occasion a été lue par l'expert de la République de Corée en son nom (GRSP-66-42). Le Groupe de travail a salué M. Lee pour l'engagement dont il a fait preuve en tant que Vice-Président du Groupe de travail et l'a remercié de sa contribution aux travaux du Groupe de travail pendant les années au cours desquelles il a pris part aux sessions. Le Groupe de travail a souhaité plein succès à M. Lee dans ses futures activités et lui a rendu hommage par de longs applaudissements.

64. Le Groupe de travail a également noté que M. H. Ammerlaan (Pays-Bas) allait prendre sa retraite et ne participerait plus aux sessions. Il a salué son engagement et sa contribution aux travaux du Groupe pendant les nombreuses années au cours desquelles il avait pris part aux sessions. Le Groupe de travail a souhaité à M. Ammerlaan une longue et heureuse retraite et lui a rendu hommage par de longs applaudissements.

## XXXIV. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 33 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* Document informel GRSP-66-44.

65. La soixante-septième session doit se tenir à Genève du 11 (14 h 30) au 15 (12 h 30) mai 2020. Le Groupe de travail a noté que le délai de soumission des documents officiels au secrétariat était le 14 février 2020, soit douze semaines avant la session. En se fondant sur le document GRSP-66-39-Rev.5 (voir par. 61), le GRSP a adopté l'ordre du jour provisoire suivant (GRSP-66-44) :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons)
  - a) Proposition d'amendement 3 ;
  - b) Proposition d'amendement 4.
3. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible)
4. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques)
5. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité)
6. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges)
7. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection)
8. Règlement ONU n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus))
9. Règlement ONU n° 94 (Collision frontale)
10. Règlement ONU n° 95 (Collision latérale)
11. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).
12. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
13. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants)
14. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible)
15. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
16. Résolution mutuelle n° 1.
17. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar.
18. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 29 de l'ordre du jour)
19. Questions diverses :
  - a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive ;
  - b) Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) ;
  - c) Points à retenir de la session de mars 2020 du WP.29 ;
  - d) Machine tridimensionnelle point H ;
  - e) Systèmes de transport intelligents ;
  - f) Enfants oubliés dans des véhicules.

## Annexe I

[Anglais seulement]

**List of informal documents (GRSP-66-...) 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	GRSP/Chair	1	E	Running order of the session	(d)
02	Spain	20	E	Proposal for Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(d)
03	Russian Federation	28	E	Buses for carrying children	(d)
04/ Rev.1	EC	26	E	Amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/38	(a)
05	The Netherlands	21	E	Proposal for supplement 4 to UN Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles)	(c)
06	Spain	28	E	Status Report of the IWG on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(d)
07	Finland	14	E	Seat back according to UN Regulation No. 80	(a)
08	Finland	8	E	Equipping seats with three-point belt according to UN Regulation No. 16	(a)
09/ Rev.1	Sweden	28	E	Crash test on motor caravans	(a)
10	Japan	20	E	Proposal for Corrigendum 4 to 00 Series, Corrigendum 1 to 01 Series, Corrigendum 1 to 02 Series, Corrigendum 2 to 03 Series of amendments of UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
11	CLEPA	20	E	Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
12	CLEPA	20	E	Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) - Type Approval test report	(a)
13	CLEPA	20	E	Supplement 4 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) - Type Approval test report - Dimensional measurement assessments	(a)
14	EC	8	E	Proposal of amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15	(c)
15/ Rev.1	GRSP Chair	1	E	GRSP 66th session - Internal annotations to the agenda	(a)
16	Secretariat	7	E	Supplement 1 to the 09 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(d)
17	OICA	8	E	Draft Supplement 6 to the 07 series of amendments and draft Supplement 1 to the 08 series of amendments of UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
18	DETA/IWG	32(c)	E	Database for the Exchange of Type Approval documentation (DETA)	(a)
19	Poland	13	E	Evaluation of real scientific data about new CRS available on the market so called "belt guide" vs other approved CRS	(a)
20	IMMA	24	E	Three-step approach for Harmonisation of (passive) safety requirements under GRSP of bodied, heavy quadricycles (L7)	(a)
21	Reg.22/IWG	10	E	Proposal for the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(d)
22	Reg.22/IWG	10	E	Proposal for the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22	(a)
23	DPPS/IWG	3(b)	E	Status report of the IWG	(a)
24	Japan	9	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/27 (the 10 series of amendments to UN Regulation	(b)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
				No. 17 (Strength of seats))	
25/ Rev.1	EC	16	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(d)
26	Japan, NL & EC	9	E	Proposal for the 10 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats) - Amending GRSP/2019/27	(a)
27	CLEPA	19	E	Proposal for the 10 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats) - Amending GRSP/2019/27	(a)
28	Japan	20	E	Proposal for Supplement 3 to 03 Series of amendments of Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(c)
29	Japan	24	E	Japan's position on series of amendments of UN Regulation No. 137	(a)
30	Espagne	13	E	Positioning and securing on the vehicle	(a)
31	Japan	15, 16, 17 & 24	E	Transposition of GTR20 (EVS-GTR) to UN Regulations	(a)
32	Japan	15	E	Proposal for to the 04 series of amendments of Regulation No. 94 – protection of the occupants in the event of a frontal collision	(a)
33	Japan	16	E	Proposal for to the 05 series of amendments of Regulation No. 95 – protection of the occupants in the event of a lateral collision	(a)
34	Japan	17	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Specific requirements for the electric power train)	(a)
35	Japan	17	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Specific requirements for the electric power train)– Consolidated document	(a)
36	Japan	24	E	Proposal for to the 02 series of amendments of UN Regulation No. 137 – frontal collision with focus on the restraint system	(a)
37	EC, IC & ANEC	13	E	Proposal for Supplement 18 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
				Restraint Systems)	
38	Japan	13	E	Research of Belt Guide Device	(a)
39/ Rev.5	(EU, USA, France, Japan, Sweden, Korea, OICA)	32(h)	E	Work by GRs – Priorities and recurrent items	(c)
40	NL	21	E	Labelling proposal UN Regulation No. 134 - Hydrogen vehicles	(a)
41	Germany	2	E	Introduction to Revision of GTR 7 Formal Document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/201 9/26	(a)
42	Korea	32(i)	E	Farewell letter of Mr. Jae Wan Lee	(a)
43	Secretariat	30	E	ITC Strategy 2030 - Special focus: Draft ITC Recommendations for enhancing National Road Safety	(a)
44	GRSP Chair	33	E	Provisional agenda for the next session	(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-66-16  
(voir par. 16 du présent rapport)

*Annexe 6, légende pour symbole 3, lire :*

#### « Annexe 6

...

3. Deux ancrages inférieurs et un ancrage supérieur qui permettent l'installation d'une ceinture trois points de type A ou de ceintures de sécurité des types Ar, Ar4m ou Ar4Nm, conformément à **l'annexe XVI du Règlement ONU n° 16.** »



## Annexe III

### Projets d'amendements au Règlement ONU n° 22 (Casques de protection)

#### Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/25 (voir par. 23 du présent rapport)

*Paragraphe 2.7, lire :*

« 2.7 Par “protection maxillaire (**protège-menton**)”, la partie, amovible, mobile ou intégrée (de façon permanente), du casque couvrant le bas du visage ; »

*Paragraphe 2.23, lire :*

« 2.23 Par “marque de commerce”, la marque de commerce utilisée par le fabricant, **par le détenteur du nom du fabricant ou par son représentant dûment accrédité** et déclarée sur le certificat d'homologation en vue de l'apposer sur le casque ou l'écran ».

*Paragraphe 2.24, lire :*

« 2.24 Par “indice de position **du casque**” (HPI) ».

*Paragraphe 4.4, lire :*

« 4.4 Le marquage **doit être clairement** lisible, **résistant à l'usure** et apposé en un endroit facilement accessible. »

*Paragraphe 5.1.4.1.2.1, lire :*

« 5.1.4.1.2.1 D'une barre oblique et d'un symbole :

...

ou “NP” si le casque est pourvu d'une protection maxillaire non intégrale **amovible ou mobile** ;

... »

*Paragraphe 5.1.4.1.4, lire :*

« 5.1.4.1.4 Le marquage figurant sur le casque et, le cas échéant sur la protection maxillaire doit être clairement **lisible et résistant** à l'usure. »

*Paragraphe 5.1.4.1.5, lire :*

« 5.1.4.1.5 **Le marquage** peut comprendre également, et non en remplacement, un code barre ou QR à des fins de lecture numérique. »

*Paragraphe 5.1.12, lire :*

« 5.1.12 Les **marques d'homologation visées** au paragraphe 5.1.9 ci-dessus doivent être clairement **lisibles et résistantes** à l'usure. »

*Paragraphe 5.1.14, supprimer.*

*Paragraphe 5.2.5, note, lire :*

« 5.2.5 ...

*Note :*

Le marquage de l'écran peut également être effectué au moyen **d'un marquage** du type « ultra destructible. »

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.3 et 5.3.1, comme suit :

« **5.3 Homologation d'un écran solaire**

5.3.1 **Si l'écran solaire satisfait aux prescriptions du présent Règlement, il doit porter un marquage l'indiquant. Le marquage doit être indiqué dans le certificat d'homologation du casque sur lequel il figure. »**

*Paragraphe 6.2.2, Note* : sans objet en français.

*Paragraphe 6.16.3.4, lire* :

« 6.16.3.4 L'écran doit avoir une transmission lumineuse  $\tau_v$  supérieure ou égale à 80 % de l'illuminant normalisé D65. Une transmission lumineuse inférieure à 80 % et supérieure ou égale à 35 % – **ou à 20 % uniquement pour un écran photochromique et/ou à cristaux liquides** –, selon la méthode définie au paragraphe 7.8.3.2.1.1 ... S'agissant des propriétés de transmission lumineuse des écrans photochromiques, à cristaux liquides ou équivalents, deux valeurs doivent être prises en compte : l'une correspondant à l'état le plus clair, l'autre à l'état le plus foncé.

... *Note* : Ce symbole ou l'inscription correspondante doit être visible et couvrir une surface d'au moins 1 cm<sup>2</sup>. »

*Paragraphe 7.3.1.3.1, lire* :

« 7.3.1.3.1 ... Pour l'essai des points d'impact B, X, P, R **ainsi que des points supplémentaires**, le casque est basculé vers l'arrière de telle façon que ... »

*Paragraphe 7.3.1.3.5, lire* :

« 7.3.1.3.5 Les casques ne doivent en aucun cas être modifiés par rapport à leurs spécifications originales de fabrication. Les accessoires doivent être installés conformément aux instructions du fabricant du casque. **Les seuls accessoires pour lesquels l'homologation de type du casque reste valable sont ceux qui ont été mis à l'essai au cours des essais d'homologation de type.** »

*Paragraphe 7.3.1.4, lire* :

« 7.3.1.4 L'essai doit être effectué cinq minutes au plus tard après la sortie du casque de l'enceinte de conditionnement.

Les essais sur le point S doivent être effectués après les essais aux points B, X, P et R. **En ce qui concerne le point supplémentaire, l'ordre est laissé à l'appréciation du service technique.**

...

**Pour le casque dans sa configuration de base :**

8,2 (+0,15/-0,0) m/s pour les impacts linéaires de forte énergie, seule l'enclume plate devant être utilisée ;

6,0 (+0,15/-0,0) m/s pour les impacts linéaires de faible énergie, les deux enclumes pouvant être utilisées ».

Paragraphe 7.3.3.4, tableau 1, lire :

« Tableau 1

...

**Correspondance entre les fausses têtes d'essai et les tailles de casque**

		Taille maximale spécifiée (cm)												
		50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
Taille minimale spécifiée (cm)	50	A	A	C										
	51		A	C	C									
	52			C	C	E								
	53				C	E	E							
	54					E	E	E						
	55						E	E	J					
	56							E	J	J				
	57								J	J	J			
	58									J	J	M		
	59										J	M	M	
	60											M	M	O
	61												M	O
62													O	

»

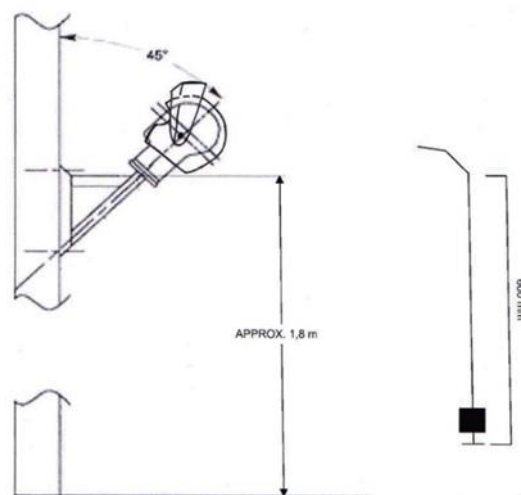
Paragraphe 7.3.4.2.1, lire :

« 7.3.4.2.1 ...

**Les impacts doivent être situés dans un rayon de 10 mm autour des points définis. »**

Paragraphe 7.4.3.3, figure, lire :

«



»

Paragraphe 7.8.2.2, lire :

« 7.8.2.2 L'appareillage d'essai utilisé est celui décrit au paragraphe 7.8.2.2.1., le poinçon métallique étant placé au contact de l'écran dans le plan vertical de symétrie de la **fausse tête**. L'appareillage... »

Paragraphe 7.9.1.1, lire :

« 7.9.1.1 Avant de pratiquer tout conditionnement en vue d'un **essai optique** prévu au paragraphe 7.9.1, ... »

Ajouter un nouveau paragraphe 8.2, comme suit :

« **8.2** Chaque service technique devra conserver les données brutes de l'essai visé au paragraphe 7.13 afin de les mettre ultérieurement à disposition de l'autorité d'homologation aux fins de l'amélioration du Règlement. »

Annexe 2 B, lire :

## « Annexe 2B

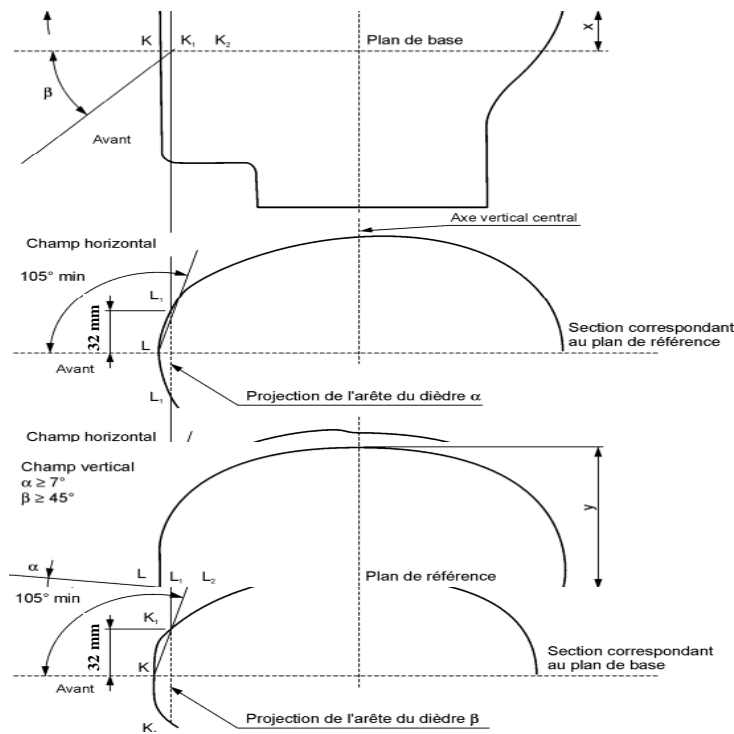
...

Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement incorporant la série 05 06 d'amendements au moment de l'homologation et que son numéro de série de production est 1952... »

Annexe 4, Figure 2A, lire :

« Figure 2A

**Vision périphérique**



Annexe 7,

Paragraphe 2.3, tableau 1, lire :

« 2.3 Masse, centre de gravité et moment d'inertie

Tableau 1

**Propriétés des fausses têtes**

La matrice d'inertie de référence de la fausse tête pour l'homologation est conforme au tableau 1 (directions principales uniquement, en ce qui concerne le centre de gravité) :

Dénomination de la fausse tête	Circonférence (mm)	Masse (kg)	$I_{xx}$ [kg cm <sup>2</sup> ] (± 5%)	$I_{yy}$ [kg cm <sup>2</sup> ] (± 5%)	$I_{zz}$ [kg cm <sup>2</sup> ] (± 5%)
A	495	3,1 (± 0.10)	142,2	166,6	95,0
C	515	36 (± 0.10)	172,6	203,3	113,2
E	535	4,1 (± 0.12)	202,9	238,6	141,3
J	575	4,7 (± 0.14)	264,0	318,3	<b>193,1</b>
M	605	5,6 (± 0.16)	337,4	402,7	252,7
O	625	6,1 (± 0.18)	383,6	461,1	293,5

Plage de tolérance selon la norme EN 960:2006

Note : Axe X => arrière au nez – Axe Y => oreille à oreille – Axe Z => vertical. »

Paragraphe 2.7, lire :

« 2.7 Sans objet en français.

Paragraphe 3.1, lire :

« 3.1 Principe

... conformément au HPI (indice de position **du casque**) fourni par le fabricant, ... »

Paragraphe 3.2.3, lire :

« 3.2.3 Système de guidage et porte-casque

...

Le système de guidage doit être fixé au porte-casque qui **maintient la fausse tête et** le casque ~~en place~~ **dans la position initiale** lors de la montée et du lâcher de l'ensemble fausse tête/casque **en limitant la rotation à un maximum de 5°**.

Le porte-casque ne doit pas avoir d'incidence sur le comportement de l'ensemble fausse tête/casque au moment de l'impact **c'est-à-dire pendant au moins 30 ms après le premier contact avec l'enclume**. »

Annexe 17, paragraphe 2.2, lire :

« 2.2 Appareil de propulsion

L'appareil doit pouvoir lancer à des vitesses connues allant jusqu'à **80 m/s** à une bille d'acier de 6 mm de diamètre nominal d'une masse minimale de 0,86 g... »

Ajouter une nouvelle annexe 19, libellée comme suit :

## « Annexe 19

### **DIRECTIVE**

#### **A – Prise d'échantillons**

##### **Configuration du casque 1 :**

**Calotte 1 : L(59-60), XL(61-62), XXL(63-64)**

**Calotte 2 : XS(53-54), S(55-56), M(57-58)**

##### **Prise d'échantillons pour les essais d'homologation :**

- 2 échantillons XXL(63-64) pour l'essai de rigidité de la calotte 1
- 5 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'absorption des chocs
- 2 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'impact oblique
- 1 échantillon XL(61-62) pour la vérification du respect des prescriptions relatives à la zone de couverture et au champ de vision
- 2 échantillons de la calotte 1, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour le point supplémentaire
- 2 échantillons de la calotte 1, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour les essais d'impact de forte et faible énergie
- 2 échantillons L(59-60) pour l'essai d'absorption des chocs
- 1 échantillon L(59-60) pour les essais sur le système de rétention (déchaussement + essai dynamique)
- 1 échantillon M(57-58) pour l'essai d'abrasion des saillies (cet échantillon est choisi pour être représentatif des deux calottes)
- 2 échantillons M(57-58) pour l'essai de rigidité de la calotte 2
- 5 échantillons M(57-58) pour l'essai d'absorption des chocs
- 2 échantillons M(57-58) pour l'essai d'impact oblique
- 1 échantillon S(55-56) pour la vérification du respect des prescriptions relatives à la zone de couverture et au champ de vision
- 2 échantillons de la calotte 2, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour le point supplémentaire
- 2 échantillons de la calotte 2, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour les essais d'impact de forte et faible énergie
- 2 échantillons XS(53-54) pour l'essai d'absorption des chocs
- 1 échantillon XS(53-54) pour les essais sur le système de rétention (déchaussement + essai dynamique)

**Nombre total d'échantillons : 35**

##### **Prise d'échantillons pour les essais de qualification de la production :**

- 20 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'absorption des chocs sur la calotte 1
- 20 échantillons M(57-58) pour l'essai d'absorption des chocs sur la calotte 2
- 10 échantillons L(59-60) pour l'essai dynamique du système de rétention sur la calotte 1

- 10 échantillons XS(53-54) pour l'essai dynamique du système de rétention sur la calotte 2

Nombre total d'échantillons : 60

Remarques :

- S'il y a plus d'une boucle, il faut ajouter 10 échantillons de chaque calotte pour chaque boucle.

Configuration du casque 2 :

Calotte 1 : XL(61-62), XXL(63-64)

Calotte 2 : M(57-58), L(59-60)

Calotte 3 : XS(53-54), S(55-56)

Prise d'échantillons pour les essais d'homologation :

- 2 échantillons XXL(63-64) pour l'essai de rigidité de la calotte 1
- 5 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'absorption des chocs
- 2 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'impact oblique
- 2 échantillons de la calotte 1, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour le point supplémentaire
- 2 échantillons de la calotte 1, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour les essais d'impact de forte et faible énergie
- 1 échantillon XL(61-62) pour les essais sur le système de rétention (déchaussement + essai dynamique)
- 1 échantillon M(57-58) pour l'essai d'abrasion des saillies (cet échantillon est choisi pour être représentatif de toutes les calottes)
- 2 échantillons L(59-60) pour l'essai de rigidité de la calotte 2
- 5 échantillons L(59-60) pour l'essai d'absorption des chocs
- 2 échantillons L(59-60) pour l'essai d'impact oblique
- 2 échantillons de la calotte 2, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour le point supplémentaire
- 2 échantillons de la calotte 2, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour les essais d'impact de forte et faible énergie
- 2 échantillons M(57-58) pour l'essai d'absorption des chocs
- 1 échantillon M(57-58) pour les essais sur le système de rétention (déchaussement + essai dynamique)
- 2 échantillons S(55-56) pour l'essai de rigidité de la calotte 3
- 5 échantillons S(55-56) pour l'essai d'absorption des chocs
- 2 échantillons S(55-56) pour l'essai d'impact oblique
- 2 échantillons de la calotte 3, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour le point supplémentaire
- 2 échantillons de la calotte 3, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour les essais d'impact de forte et faible énergie
- 1 échantillon XS(53-54) pour les essais sur le système de rétention (déchaussement + essai dynamique)

Nombre total d'échantillons : 45

**Prise d'échantillons pour les essais de qualification de la production :**

- 20 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'absorption des chocs sur la calotte 1
- 20 échantillons M(57-58) pour l'essai d'absorption des chocs sur la calotte 2
- 20 échantillons S(55-56) pour l'essai d'absorption des chocs sur la calotte 3
- 10 échantillons XL(61-62) pour l'essai dynamique du système de rétention sur la calotte 1
- 10 échantillons M(57-58) pour l'essai dynamique du système de rétention sur la calotte 2
- 10 échantillons XS(53-54) pour l'essai dynamique du système de rétention sur la calotte 3

**Nombre total d'échantillons : 90**

**Configuration du casque 3 :**

**Calotte 1 : XS(53-54), S(55-56), M(57-58), L(59-60), XL(61-62), XXL(63-64)**

**Prise d'échantillons pour les essais d'homologation :**

- 2 échantillons XXL(63-64) pour l'essai de rigidité
- 5 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'absorption des chocs
- 2 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'impact oblique
- 1 échantillon XL(61-62) pour la vérification du respect des prescriptions relatives à la zone de couverture et au champ de vision
- 2 échantillons, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour le point supplémentaire
- 2 échantillons, la taille à choisir étant le cas le plus défavorable pour les essais d'impact de forte et faible énergie
- 2 échantillons L(59-60) pour l'essai d'absorption des chocs
- 1 échantillon M(57-58) pour l'essai d'abrasion des saillies
- 2 échantillons M(57-58) pour l'essai d'absorption des chocs
- 1 échantillon S(55-56) pour la vérification du respect des prescriptions relatives à la zone de couverture et au champ de vision
- 2 échantillons XS(53-54) pour l'essai d'absorption des chocs
- 1 échantillon XS(53-54) pour les essais sur le système de rétention (déchaussement + essai dynamique)

**Nombre total d'échantillons : 23**

**Prise d'échantillons pour les essais de qualification de la production :**

- 20 échantillons XXL(63-64) pour l'essai d'absorption des chocs
- 10 échantillons XS(53-54) pour l'essai dynamique du système de rétention

**Nombre total d'échantillons : 30**



## Annexe IV

### Projets d'amendements au Règlement ONU n° 42 (Dispositifs de protection à l'avant et à l'arrière)

#### Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/31 (voir par. 25 du présent rapport)

*Paragraphe 6.1.5, lire :*

« 6.1.5 Les systèmes...

La présente prescription ne s'applique pas aux capteurs, caméras, dispositifs radar, etc., qui font partie des systèmes actifs d'aide à la **conduite**. Ces composants peuvent être endommagés, perdre leur orientation ou se briser à la suite d'un choc survenu conformément aux dispositions de l'annexe 3, sous réserve que les systèmes de base qui assurent le freinage et la direction du véhicule restent intacts. »

## Annexe V

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

**Amendements adoptés au document  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/23  
(voir par. 26 du présent rapport)**

*Ajouter les nouveaux paragraphes 17.22 et 17.25, comme suit :*

- « 17.22      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 accordées au titre du présent Règlement ONU délivrées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> septembre 2021.
- 17.23      Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2023, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la série 04 d'amendements au présent Règlement ONU, délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre 2023.
- 17.24      À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2023, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu du présent Règlement ONU.
- 17.25      Nonobstant les dispositions du paragraphe 17.24, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU doivent continuer à accepter les homologations de type délivrées pour des dispositifs intégrés de retenue pour enfants spécifiques à un véhicule au titre de la série 04 d'amendements audit Règlement ONU ».

## Annexe VI

### Projets d'amendements au Règlement ONU n° 94 (Collision frontale)

#### Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/29 (voir par. 31 du présent rapport)

Paragraphe 5.3.1, lire :

- « 5.3.1 Véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>...
- ...
- b) Ou le rapport entre les distances séparant le point R du conducteur du centre de l'essieu arrière (L101-L114) et le centre de l'essieu avant du point R du conducteur (L114) est supérieur à **1,30** (voir fig. 4 ci-après). »

Paragraphe 5.3.2, lire :

- « 5.3.2 Véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>...
- ...
- b) Ou le rapport entre les distances séparant le point R du conducteur du centre de l'essieu arrière (L101-L114) et le centre de l'essieu avant du point R du conducteur (L114) est supérieur à **1,30** (voir fig. 4 ci-après). »

## Annexe VII

### Projets d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Collision latérale)

#### Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/30 (voir par. 34 du présent rapport)

*Paragraphe 5.2.1.5, supprimer.*

*Paragraphe 5.3.3.1, lire :*

« 5.3.3.1 D'ouvrir au moins une porte ... autre outil.

**Dans le cas des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, cette évacuation peut se faire par une fenêtre de secours si cette fenêtre peut être facilement ouverte, mais si des outils sont nécessaires (par exemple pour briser la vitre), ceux-ci doivent alors être fournis par le constructeur et doivent être visibles et situés à proximité.**

Cette évaluation doit ..., le cas échéant. »

*Paragraphes 10.13 à 10.17, lire :*

- « 10.13 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 04 d'amendements.
- 10.14 À compter du **5 juillet 2022**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le **5 juillet 2022**.
- 10.15 Jusqu'au **5 juillet 2024**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le **5 juillet 2022**.
- 10.16 À compter du **5 juillet 2024**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements.
- 10.17 Nonobstant les dispositions du paragraphe 10.16, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer à reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 04 d'amendements. »

## Annexe VIII

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

#### Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/32 (voir par. 40 du présent rapport)

Paragraphe 6.6.4.3.1, lire :

« 6.6.4.3.1 Critères d'évaluation des blessures pour les chocs avant et...

...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> de la tête (au bout de 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> du torse (au bout de 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...

... »

Paragraphe 6.6.4.4.2, lire :

« 6.6.4.4.2 Lorsque les dispositifs améliorés de retenue pour enfants... , le critère de blessure à la tête (HPC) et l'accélération **résultante** de la tête (au bout de 3 ms) doivent »...

Modifier le paragraphe 6.6.4.5.2 comme suit :

« 6.6.4.5.2 Critères supplémentaires d'évaluation des blessures pour les essais de choc latéral

...

...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> de la tête (au bout de 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...

... »

Paragraphe 8.1, lire :

- « 8.1 Le procès-verbal d’essai doit contenir les résultats de tous les essais et de toutes les mesures, notamment les données suivantes :
- a) ...
  - ...
  - i) Les critères suivants : critères de blessure à la tête (HPC), accélération résultante de la tête au bout de 3 ms, force de traction sur le haut du cou, moment de flexion du haut du cou, accélération **résultante** du torse au bout de 3 ms, déformation du thorax et pression abdominale (lors d’un choc avant et arrière), et ... »

**ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/33,  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/34  
(voir par. 40 du présent rapport)**

Paragraphe 6.6.4.3.1, lire :

« 6.6.4.3.1. Critères d’évaluation des blessures pour les chocs avant et...

...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> de la tête (sur 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> du torse (sur 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...

... »

Paragraphe 6.6.4.4.2, lire :

« 6.6.4.4.2 Lorsque les systèmes améliorés de retenue pour enfants ..., le critère de blessure à la tête (HPC) et le critère d’accélération **résultante** de la tête (sur 3 ms) doivent... »

Paragraphe 6.6.4.5.2, lire :

« 6.6.4.5.2 Critères d’évaluation des blessures pour les chocs avant et...

...

...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> de la tête (sur 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...

... »

*Paragraphe 8.1, lire :*

- « 8.1 Le procès-verbal d'essai doit contenir les résultats de tous les essais et de toutes les mesures, notamment les données suivantes :
- a) ...
- ...
- i) Les critères suivants : HPC, accélération **résultante** de la tête sur 3 ms, force de traction sur le haut du cou, moment de flexion du haut du cou, accélération **résultante** du torse sur 3 ms, déformation du thorax, pression sur l'abdomen (choc avant et arrière) et... ; »

*Paragraphe 9.2.2, lire :*

- « 9.2.2 Essai dynamique de choc latéral
- L'observation de l'accélération **résultante** de la tête. »

**Amendements adoptés au document  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/35  
(voir par. 40 du présent rapport)**

*Paragraphe 5.3, lire :*

- « 5.3 L'homologation ou l'extension ou le refus d'homologation d'un type de dispositif amélioré de retenue pour enfants en application du présent Règlement est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1 **du présent Règlement.** »

*Paragraphe 6.6.4.3.1, lire :*

- « 6.6.4.3.1 Critères d'évaluation des blessures pour les chocs avant et...

...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> de la tête (sur 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...					
...	...	...	...					
Accélération <b>résultante</b> du torse (sur 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...					
...	...	...	...	...	...	...	...	...

...»

*Paragraphe 6.6.4.4.2, lire :*

- « 6.6.4.4.2 Lorsque les systèmes améliorés de retenue pour enfants ..., le critère de blessure à la tête (HPC) et le critère d'accélération **résultante** de la tête (sur 3 ms) doivent... »

*Paragraphe 6.6.4.5.2, lire :*

- « 6.6.4.5.2 Critères supplémentaires d'évaluation des blessures pour les essais de choc latéral
- ...

...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Accélération <b>résultante</b> de la tête (sur 3 ms)	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...					
...	...	...	...					

... »

Paragraphe 7.1.3, lire :

- « 7.1.3 Essais dynamiques de choc avant, arrière et latéral :
- a) L’essai de choc avant doit être effectué **sur tous les dispositifs de retenue pour enfants améliorés visés par le présent règlement** ;
  - b) L’essai de choc arrière doit être effectué sur **tous les dispositifs améliorés de retenue pour enfants faisant face vers l’arrière** et vers le côté **visés par le présent Règlement** ;
  - c) L’essai de choc latéral **doit être** effectué **sur tous les dispositifs améliorés de retenue pour enfants visés par le présent Règlement, à l’exception des dispositifs intégrés et des coussins d’appoint** ;
  - d) Le DARE doit ... »

Paragraphe 8.1, lire :

- « 8.1 Le procès-verbal d’essai doit contenir les résultats de tous les essais et de toutes les mesures, notamment les données suivantes :
- a) ...
  - ...
  - i) Les critères suivants : HPC, accélération **résultante** de la tête sur 3 ms, force de traction sur le haut du cou, moment de flexion du haut du cou, accélération **résultante** du torse sur 3 ms, déformation du thorax, pression sur l’abdomen (choc avant et arrière) ; »

Paragraphe 9.2.2, lire :

- « 9.2.2 Essai dynamique de choc latéral
- L’observation de l’accélération **résultante** de la tête... »



## Annexe IX

[Anglais seulement]

## List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
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	Dissolved	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	juin 2020	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA)(co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	décembre 2021	Japon
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[...]	
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: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	décembre 2020	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO Phone: +39 06 4158 3268 Fax: +39 06 4158 3253 Email: luca.rocco@mit.gov.it	Suspended	
Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES Phone: +34 977 166 020 Fax: ++34 977 166 009 Email: mangles@idiada.com]	mars 2023	