


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-septième session

Genève, 20-23 juillet 2020 (en ligne)

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive
sur sa soixante-septième session informelle**

Tables des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	3
III. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 2 de l'ordre du jour).....	4–6	3
A. Proposition d'amendement 3.....	4–5	3
B. Proposition d'amendement 4.....	6	4
IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 3 de l'ordre du jour).....	7	4
V. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 4 de l'ordre du jour).....	8	5
VI. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 5 de l'ordre du jour).....	9–11	5
VII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 6 de l'ordre du jour).....	12–13	6
VIII. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 7 de l'ordre du jour).....	14–15	6
IX. Règlement ONU n° 94 (Collision frontale) (point 8 de l'ordre du jour).....	16–17	7
X. Règlement ONU n° 95 (Collision latérale) (point 9 de l'ordre du jour).....	18	7
XI. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 10 de l'ordre du jour).....	19	8
XII. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 11 de l'ordre du jour).....	20–21	8



XIII.	Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour)	22–23	8
XIV.	Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 13 de l'ordre du jour)	24	9
XV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue)(point 14 de l'ordre du jour).....	25–26	9
XVI.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 15 de l'ordre du jour)	27	10
XVII.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 16 de l'ordre du jour)	28	10
XVIII.	Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour)	29–36	10
	A. Points à retenir des sessions de mars et de juin 2020 du WP.29	29	10
	B. Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).....	30–33	11
	C. Liste des travaux prioritaires du GRSP	34	12
	D. Nouveau Règlement ONU relatif à l'intégrité du système d'alimentation en carburant et à la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière	35	12
	E. Condoléances	36	12
XIX.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 18 de l'ordre du jour)	37	13
Annexes			
I.	List of informal documents (GRSP-67-...) distributed without an official symbol during the session		14
II.	Projets d'amendements au RTM ONU n° 9 (Sécurité des piétons)		17
III.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité).....		21
IV.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges).....		22
V.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).....		23
VI.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 94 (Choc frontal).....		25
VII.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)		26
VIII.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).....		27
IX.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).....		29
X.	Projets d'amendements au nouveau Règlement ONU sur l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière		30
XI.	List of GRSP informal working groups		31

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-septième session sous forme virtuelle à Genève du 20 au 23 juillet 2020, sous la présidence de M. Martin Koubek (États-Unis d'Amérique). 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, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Inde, Israël, Italie, Japon, Nigéria, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse, Turquie, Tchéquie et Viet Nam. Des experts de la Commission européenne (CE) y ont également participé, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), l'Association européenne pour la coordination de la représentation des consommateurs (ANEC), 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, Programme mondial d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Global NCAP) et World Bicycle Industry Association (WBIA).
2. On trouvera à 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)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/Rev.1
Documents informels GRSP-67-01-Rev.3, GRSP-67-02, GRSP-67-03 et GRSP-67-26

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/Rev.1) proposé pour sa soixante-septième session, l'ordre d'examen des points (GRSP-67-01-Rev.3), les directives concernant les réunions virtuelles (GRSP-67-02), le mémorandum sur la procédure (GRSP-67-03) et les annotations (GRSP-67-26-Rev.1). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure à l'annexe IX du présent rapport.

III. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 2 de l'ordre du jour)

A. Proposition d'amendement 3

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5
Documents informels GRSP-65-17, GRSP-65-13 et GRSP-65-30

4. L'expert de l'Allemagne a réaffirmé son intention de trouver une solution (GRSP-65-17) pour représenter les scénarios les plus graves, dus par exemple à des variations de la hauteur du véhicule liées à des systèmes de suspension réglable. Il a aussi indiqué qu'une proposition concrète avait été soumise au titre du point 11 de l'ordre du jour consacré au Règlement ONU n° 127. Le Groupe de travail a décidé d'en renvoyer l'examen à sa session de décembre 2020, en attendant l'examen de la question par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à sa session de novembre 2020.

5. Faisant référence à la décision de l'AC.3 lors de sa session de mars 2020 (voir le document ECE/TRANS/WP.29/1151, par. 158), le GRSP a réaffirmé son intention de mener à bien le travail d'harmonisation du RTM ONU n° 9 avec le Règlement ONU n° 127, qui a déjà intégré l'amendement 3 au RTM ONU concernant l'essai de comportement au choc de la tête (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 modifié par le document GRSP-65-13). Toutefois, l'expert des États-Unis d'Amérique a estimé qu'en raison du déplacement de mai à juillet de la session du GRSP, l'AC.3 n'avait pas reçu les résultats des discussions et devrait être d'abord informé du déroulement du processus lors de sa prochaine session en novembre 2020 avant que l'amendement 3 soit mis aux voix à sa session de mars 2021.

Le Groupe de travail a donc recommandé que : a) l'amendement 3 au RTM ONU n° 9 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5), tel que modifié par l'annexe II du présent rapport ; b) le rapport final (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2), tel que modifié par l'annexe II du présent rapport ; et c) l'autorisation d'aller de l'avant (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31), soient soumis pour examen et vote aux sessions de mars 2021 du WP.29 et de l'AC.3.

B. Proposition d'amendement 4

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

IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 3 de l'ordre du jour)

Document : Document informel GRSP-67-38

7. 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 (RTM ONU n° 13 – phase 2), au nom des coresponsables de ce groupe (Japon, République de Corée et Union européenne) (GRSP-67-38). Il a informé le GRSP que la dernière réunion de ce groupe de travail informel s'était tenue en novembre 2019. Il a ajouté que depuis lors seules des réunions virtuelles s'étaient tenues via WebEx et que la plus récente réunion des coresponsables a eu lieu le 4 juin 2020, avec la participation d'experts des parties contractantes et quelques représentants de l'industrie et des organismes de normalisation. Il a précisé qu'il s'était agi avant tout d'évaluer la situation et de s'informer mutuellement sur tout fait nouveau survenu en matière de réglementation nationale ou dans le domaine de la recherche, ainsi que de faire avancer autant que possible les travaux des équipes spéciales qui sont les principaux acteurs de l'élaboration de l'amendement, notamment sur la base des résultats des essais et de la recherche. Il a précisé aussi quelques-unes des questions techniques auxquelles le groupe de travail informel s'est attaqué : a) les critères d'essais sur chariot pour les véhicules lourds, b) la direction des soupapes d'expansion thermique, c) l'embout de remplissage et d) la réduction de la PSN de 225 % à 200 %. Il a en outre ajouté que compte tenu des contraintes le groupe de travail informel avait progressé et avait lancé un groupe de rédaction chargé d'élaborer le texte des amendements au RTM ONU. Il a estimé dès novembre 2019 qu'il faudrait davantage de temps pour terminer le travail au-delà du mandat en cours, mais la maladie à coronavirus (COVID-19) a conduit la plupart des laboratoires gouvernementaux et industriels à fermer pendant un bon bout de temps, rendant donc la nécessité d'une prolongation du mandat inévitable. L'expert a conclu en informant le GRSP que le groupe de travail informel avait prévu de tenir sa prochaine réunion virtuelle fin août ou au début septembre 2020.

V. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 4 de l'ordre du jour)

Document : Document informel GRSP-67-37

8. 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 informé le GRSP que la dernière réunion du groupe de travail informel s'était tenue en décembre 2019 et que depuis lors une seule réunion virtuelle s'était tenue via WebEx. Il a précisé que la réunion des coresponsables, le 25 juin 2020, avait vu la participation de représentants des parties contractantes ainsi que du Centre commun de recherche de la CE, qui avait accueilli cette réunion. L'expert a ajouté qu'il s'était agi avant tout d'informer les participants au groupe de travail de tout fait nouveau survenu en matière de réglementation nationale ou de recherche. Il a souligné que comme l'épidémie de COVID-19 avait ralenti ou stoppé la plupart des activités publiques ou privées il pourrait être nécessaire de prolonger le mandat du groupe. Il a toutefois jugé encourageantes les informations communiquées lors de la dernière réunion faisant état d'une reprise de leur travail par les fabricants et les laboratoires. L'expert a en outre précisé que certaines des principales questions techniques devaient encore faire l'objet de recherches et d'essais de validation, notamment les méthodes d'amorçage de la propagation de l'emballement thermique, et que le groupe de travail informel était en train d'évaluer des propositions provenant du Canada et du Japon. Il a aussi indiqué que le groupe évaluait une proposition de l'OICA concernant l'utilisation (en mode conduite) de critères de faible énergie et étudiait l'essai sur chariot, car les valeurs d'accélération étaient trop basses et jugées inappropriées pour les véhicules lourds. L'expert a également expliqué que les États-Unis d'Amérique partageaient des rapports de recherche publiés par la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) sur les diagnostics, les techniques de déclenchement de l'emballement thermique des batteries, et la gestion de l'énergie immobilisée dans un système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE). Il a ajouté que la Chine avait informé le groupe de travail informel que sa nouvelle norme nationale obligatoire entrerait pleinement en vigueur en janvier 2021, et qu'elle porterait sur les prescriptions fonctionnelles relatives à l'accélération et à la décélération, ainsi qu'à la sécurité des batteries. Il a conclu en disant que compte tenu des contraintes le groupe de travail informel avait bien progressé mais qu'il aurait selon toute vraisemblance besoin de davantage de temps, ajoutant que la prochaine réunion virtuelle était prévue pour septembre ou début octobre 2020, occasion de discuter de la prolongation du mandat du groupe de travail informel.

VI. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2
Documents informels GRSP-66-08, GRSP-66-14 et GRSP-67-35

9. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2 modifié par le document GRSP-67-35, portant sur des prescriptions applicables aux témoins de port de ceinture dans certains modèles de véhicules particuliers ainsi que sur la clarification du texte actuel des dispositions transitoires. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 6 à la série 07 d'amendements ainsi que de complément 2 à la série 08 d'amendements au Règlement ONU n° 16, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et du Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1).

10. Le Groupe de travail a décidé de reporter à sa session de décembre 2020 la discussion concernant l'introduction d'une solution de rechange (à la discrétion du constructeur) à la désactivation des coussins gonflables avant lorsqu'ils sont associés à un dispositif de retenue pour enfant placé face à l'arrière, sur un siège arrière, et il a demandé au secrétariat de conserver le document GRSP-66-14 comme document informel.

11. Enfin, le GRSP a décidé de reporter à sa session de décembre 2020 l'examen de la possibilité d'équiper les véhicules des catégories M₂ et M₃ de ceintures de sécurité à trois points (GRSP-66-08).

VII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 6 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9
Documents informels GRSP-67-17 et GRSP-67-28

12. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8 dans le cadre d'un exposé (GRSP-67-17) au nom de l'équipe spéciale chargée d'harmoniser le Règlement ONU n° 17 avec les dispositions du RTM ONU n° 7, phase 2. L'expert de l'Italie a demandé un délai pour les dispositions transitoires applicables à tous les nouveaux véhicules (par. 13.13.2 et 13.13.3). Enfin, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8, tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 10 d'amendements au Règlement ONU n° 17, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et de l'AC.1. Dans le même temps, l'expert de la CLEPA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/9.

13. En outre, l'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-67-28, pour préciser la procédure d'essai en ce qui concerne la hauteur de l'appui-tête dans les véhicules dont le pavillon est bas. L'expert de la CE a émis une réserve pour complément d'étude. Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-67-28 sous une cote officielle à la session de décembre 2020.

VIII. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 7 de l'ordre du jour)

Documents : Documents informels GRSP-67-09-Rev.1 et GRSP-67-25

14. L'expert d'Israël a présenté un exposé (GRSP-67-09-Rev.1) expliquant le point de vue du secteur de la « communication des casques de motocycles » sur la série 06 d'amendements au Règlement ONU adopté par le WP.29 à sa session de juin 2020. Il a précisé que le secteur est en faveur d'un Règlement ONU qui assure la sécurité des motocyclistes. Il a toutefois estimé qu'il devrait être mis en œuvre de manière pratique, car le paragraphe 7.3.1.3.5 du Règlement ONU dispose que 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. L'expert a indiqué que cette exigence créerait des barrières commerciales importantes pour les systèmes de communication par casques couramment utilisés par les motocyclistes. Il a donc demandé que le secteur de la « communication des casques de motocycles » soit impliqué dans l'élaboration des prescriptions afin de surmonter les barrières commerciales grâce à : a) des essais spécifiques pour les casques prêts pour des accessoires, et b) des essais particuliers pour les accessoires de communication. Enfin, il a proposé de mettre son expertise à contribution pour élaborer des amendements qui tiennent compte des accessoires disponibles sur le marché de l'après-vente. L'expert de l'Italie, Président du groupe de travail informel des casques de protection, a précisé dans un document (GRSP-67-25) que les activités du groupe étaient ouvertes à toutes les parties intéressées. Il a en outre ajouté que le Règlement ONU n° 22 se réfère spécifiquement à l'homologation de type des casques et que le fabricant de casques (détenteur de l'homologation d'un type de casque protecteur) est

responsable de la conformité du produit et du maintien des normes de sécurité soumises à essai au cours de l'homologation de type. Il a expliqué que l'éventuelle non-conformité des casques engendrée par l'installation d'accessoires n'ayant pas fait l'objet d'essais poserait des problèmes de responsabilité.

15. Le Groupe de travail a noté que les activités du groupe de travail informel étaient suspendues en raison du manque de résultats de recherches qui permettraient d'entamer la phase 2 du Règlement ONU. Le GRSP a donc fait sienne la recommandation du Président du groupe de travail informel visant à proposer d'ici la session de décembre 2020 du GSRP des amendements portant sur les accessoires disponibles sur le marché de l'après-vente. Le Groupe de travail a enfin pris note de l'offre de l'expert des États-Unis d'Amérique de communiquer au groupe de travail informel les résultats des recherches de la NHTSA une fois que les activités de cette administration auront repris.

IX. Règlement ONU n° 94 (Collision frontale) (point 8 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4
Documents informels GRSP-67-20-Rev.1 et GRSP-67-27

16. Le Groupe de travail a repris l'examen de la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4) qui a été élaborée par les experts du Japon et de la Commission européenne au nom de l'équipe de rédaction pour modifier les prescriptions relatives à la sécurité électrique après un choc avant, et qui visait à transposer la phase 1 du RTM ONU n° 20 dans le cadre de l'Accord de 1958 (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, par. 32). L'expert du Japon a présenté le document GRSP-67-20-Rev.1 modifiant la définition du SRSEE. Dans le même temps l'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-67-27 proposant de modifier les dispositions transitoires.

17. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4, tel que modifié par l'annexe VI du rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 94, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et de l'AC.1. En fin, le GRSP a également décidé d'entamer l'examen d'amendements similaires pour les Règlements ONU n° 12 (Mécanisme de direction) et n° 135 (Choc latéral contre un poteau) sur la base de propositions à élaborer par les experts des Pays-Bas et d'autres parties concernées.

X. Règlement ONU n° 95 (Collision latérale) (point 9 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5
Document informel GRSP-67-21-Rev.1

18. Le Groupe de travail a repris l'examen de la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5) qui a été élaborée par les experts du Japon et de la Commission européenne au nom de l'équipe de rédaction pour modifier les prescriptions relatives à la sécurité électrique après un choc latéral (voir par. 16). L'expert du Japon a présenté le document GRSP-67-21-Rev.1 modifiant la définition du SRSEE. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5, tel que modifié par l'annexe VII du rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

XI. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 10 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6
Document informel GRSP-67-22-Rev.1

19. Le Groupe de travail a repris l'examen de la proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6) qui a vait été élaborée par les experts du Japon et de la Commission européenne au nom de l'équipe de rédaction et qui visait à transposer la phase 1 du RTM ONU n° 20 dans le cadre de l'Accord de 1958 (voir par. 16 et 18). L'expert du Japon a présenté le document GRSP-67-22-Rev.1 qui modifie la définition du SRSEE, précise le champ d'application et l'harmonise pleinement avec la phase 1 du RTM ONU n° 20. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6, tel que modifié par l'annexe VIII du rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 100, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

XII. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 11 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9
Documents informels GRSP-67-07 et GRSP-67-11

20. L'expert de l'Allemagne a réitéré sa proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18) et s'est référé au point 3 a) de l'ordre du jour (voir par. 4). L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-67-07 à titre de contre-proposition visant à préciser le fait que la hauteur du véhicule exerce une influence sur la zone d'impact de l'élément de frappe tête et sur l'essai avec l'élément de frappe jambe, et qu'il conviendrait par conséquent 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. L'expert de l'Allemagne a fait part de son accord de principe avec la proposition de l'OICA tout en demandant davantage de clarifications. Le Groupe de travail a décidé de reprendre la discussion à sa session de décembre 2020 sur la base d'une éventuelle proposition révisée présentée par les experts de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'OICA.

21. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9, établi par l'équipe de rédaction pour harmoniser le Règlement ONU avec la version révisée du Règlement de l'Union européenne, ce qui entraînerait l'élargissement de la zone d'impact de la tête pour y inclure le pare-brise et introduirait des adaptations et des précisions dans les prescriptions existantes ainsi que des dispositions transitoires appropriées. L'expert de la République de Corée a fait un exposé (GRSP-67-11) présentant les résultats d'essai de simulation sur la base desquels il proposerait des prescriptions d'essai différentes. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'un texte révisé à établir par les experts de l'équipe de rédaction.

XIII. Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/3
Documents informels GRSP-66-28, GRSP-67-16, GRSP-67-23,
GRSP-67-24, GRSP-67-33 et GRSP-67-34

22. L'expert de la CLEPA a renouvelé une proposition (GRSP-67-33) remplaçant les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/3 et GRSP-67-16) et présenté un exposé (GRSP-67-34) visant à : a) fournir des instructions aux consommateurs sous forme numérique, b) enregistrer les informations essentielles relatives aux mesures dans le système d'homologation de type et c) améliorer la procédure d'évaluation des dimensions

extérieures des dispositifs améliorés de retenue pour enfants (DARE). L'expert du Japon a émis une réserve pour complément d'étude concernant les instructions sous forme numérique dispensées aux consommateurs qui n'ont pas accès à Internet et qui devraient donc les recevoir sous forme imprimée. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2020 et prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-67-33 sous une cote officielle.

23. Le Groupe de travail a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19 sur les valeurs limites pour l'accélération verticale du thorax des mannequins de type Q dans le cadre des essais dynamiques réalisés sur les dispositifs améliorés de retenue pour enfants (DARE), qui ont été acceptées lors de sa session de décembre 2019 (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/67, par. 41). L'expert de la CLEPA a rappelé au GRSP que cette décision visait à permettre le suivi du recueil et de l'analyse des données. Il a expliqué (voir GRSP-67-23) que les données étaient ensuite transmises par l'autorité d'homologation de type et la Vehicle Certification Agency (VCA) du Royaume-Uni. Il a ajouté que ces données étaient complétées par un échantillon de la CLEPA afin de calculer les limites proposées pour la force de tension F_z et le moment de flexion. L'expert a ensuite présenté une proposition (voir GRSP-67-24) d'amendements concernant les critères d'évaluation des blessures pour les chocs avant et arrière et visant à fixer des valeurs-limites pour la force de tension et le moment de flexion mesurés dans la partie supérieure du cou sur les mannequins Q0, Q1 et Q1,5. Il a toutefois recommandé que d'autres parties contractantes communiquent aussi des données de suivi à l'appui de cette analyse et pour confirmer les limites proposées. Le Groupe de travail a soutenu la demande de l'expert de la CLEPA et décidé de reprendre la discussion à sa session de décembre 2020 sur la base d'une proposition officielle révisée. Par ailleurs, les experts de Global NCAP et de l'ANEC au nom de CI ont retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/19. Le GRSP a convenu de reporter l'examen du document GRSP-66-28 à la session de décembre 2020 session, en raison du manque de temps.

XIV. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 13 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/10
Documents informels GRSP-67-12 et GRSP-67-29

24. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/10 et amendement GRSP-67-12) de l'expert des Pays-Bas visant 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. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-67-29 qui modifie, entre autres choses, les dispositions transitoires. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2020 sur la base d'une proposition révisée par l'expert des Pays-Bas en coopération avec l'expert de l'OICA.

XV. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 14 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7
Documents informels GRSP-66-20 et GRSP-67-18-Rev.1

25. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition (voir document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7) présentée par les experts du Japon et de la Commission européenne au nom de l'équipe spéciale qui vise à modifier les prescriptions relatives à la sécurité électrique après un choc avant (voir par. 16, 18 et 19). L'expert du Japon a présenté le document GRSP-67-18-Rev.1 contenant une définition modifiée du SRSEE. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7, tel que modifié par l'annexe IX du rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition

en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 137 pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

26. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition visant à englober les véhicules de la catégorie L₇ dans le champ d'application du Règlement ONU n° 137. L'expert de l'IMMA a rappelé son exposé à la session de décembre 2019 du GRSP lorsqu'il a va it présenté le document (GRSP-66-20) proposant une stratégie en trois étapes visant à harmoniser les prescriptions en matière de sécurité passive applicables aux quadricycles lourds carrossés (L₇), et dont la troisième étape comportait une proposition de mise à jour du Règlement ONU n° 137. Il a expliqué que conformément à la première étape, l'IMMA avait soumis à la session de juillet 2020 du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) une proposition (GRSG-18-18) visant à donner une définition claire des véhicules de la catégorie L₇ carrossés dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), proposition qui avait été bien accueillie. L'expert a en outre ajouté que son organisation souhaitait conclure la première étape par un document officiel pour la session d'octobre 2020 du GRSG. Il a conclu en disant qu'il a va it été jugé prématuré, en attendant les conclusions de la première (et de la deuxième) étape, de poursuivre les discussions, eu égard à l'intérêt des parties contractantes à élaborer une proposition visant à englober les véhicules de la catégorie L₇ dans le champ d'application du Règlement ONU n° 137.

XVI. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 15 de l'ordre du jour)

Document: Document informel GRSP-67-08

27. L'experte 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-67-08). Elle a expliqué que le groupe s'était réuni trois fois et avait défini les tâches et établi la feuille de route en vue de l'élaboration d'une proposition à soumettre au GRSP d'ici à 2022. Elle a ajouté que le groupe de travail informel de va it se réunir en personne pour une meilleure interaction et qu'une quatrième réunion avait été reportée en raison de la COVID-19. Le Groupe de travail a convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2020.

XVII. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 16 de l'ordre du jour)

28. Le représentant des États-Unis d'Amérique a rappelé au Groupe de travail le document cadre ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2, approuvé par le Forum mondial, sur les questions concernant les véhicules automatisés et connectés à examiner en priorité. Il a réaffirmé que le comportement au choc restait pertinent et que le document cadre serait mis en œuvre par le GRSP, par thème, au titre de ses activités. L'expert de l'Allemagne a réaffirmé la nécessité d'élaborer un document présentant les questions prioritaires en matière de sécurité passive. Le Groupe de travail a décidé de reprendre la discussion à ce sujet sur la base d'une proposition qui serait élaborée par l'expert de l'Allemagne avec les experts de l'OICA et d'autres parties concernées.

XVIII. Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour)

A. Points à retenir des sessions de mars et de juin 2020 du WP.29

Document: Document informel GRSP-67-04

29. Le secrétaire a rendu compte des faits marquants (GRSP-67-04) des 180^e et 181^e sessions du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1151 et ECE/TRANS/WP.29/1153).

B. Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

Documents : Documents informels GRSP-67-05, GRSP-67-10, GRSP-67-14, GRSP-67-31, GRSP-67-32 et GRSP-67-36

30. L'experte de la Pologne a demandé que soit reportée à la session de décembre 2020 du GRSP la discussion sur le dispositif de guidage de la ceinture homologué par l'autorité compétente de son pays, car les résultats des essais n'avaient pas encore été mis à la disposition des experts de la CE. Les experts des Pays-Bas et de l'ANEC/CI ont fait valoir qu'il n'y avait pas lieu de discuter de cette question car ils considéraient ce type de RTE comme dangereux. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-67-05 expliquant que les dispositifs de guidage de la ceinture n'entraient pas dans le champ d'application de ce Règlement ONU et ne pouvait donc pas faire l'objet d'une homologation de type, homologation qui devait donc être retirée. Se référant à la procédure des articles 4.2 et 10.4 ainsi que de l'annexe 6 (par. 2 et 3) de la révision 3 de l'Accord de 1958, il a déclaré que par l'intermédiaire du document GRSP-67-05 il recherchait l'appui d'autres parties contractantes ainsi que la coopération de l'experte polonaise afin d'éviter de devoir recourir au processus d'arbitrage prévu par l'annexe 6 à l'Accord de 1958. L'expert de l'ANEC/CI, a présenté les documents GRSP-67-10 et GRSP-67-36 mettant en évidence le risque élevé de blessures abdominales dans deux cas graves de glissement sous la ceinture. Dans l'attente des résultats d'essais mentionnés plus haut, l'experte de la Pologne a présenté le document GRSP-67-32 contenant certains résultats d'essais démontrant le comportement de ce type de dispositif de guidage dans des conditions de laboratoire. Elle a aussi précisé que l'homologation de type avait été accordée en vertu du complément 10 à la série 04 d'amendements. Elle a toutefois ajouté que de l'avis de certaines parties intéressées, ce dispositif de guidage aurait dû être soumis à essais conformément au complément 11, c'est-à-dire à des critères différents. Elle a cependant indiqué qu'il existait à son avis une base juridique claire démontrant que cette homologation de type accordée en vertu du complément 10 était la bonne. L'expert des Pays-Bas a répondu en déclarant qu'à part le fait que le dispositif ne satisfaisait pas à certaines prescriptions du Règlement ONU n° 44, un complément ne fait que clarifier des prescriptions ou des procédures d'essais existants mais n'en introduit pas de nouvelles. Même lorsque le complément 10 était en vigueur il était évident qu'un dispositif de guidage de la ceinture ne pouvait être homologué en tant que dispositif de retenue pour enfants.

31. L'expert de la CE a rappelé au GRSP que le Groupe de travail avait accepté sa proposition antérieure (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/28) de modifier le champ d'application du Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) en précisant qu'un dispositif de guidage de la ceinture ne peut être homologué en vertu de ce Règlement ONU sans faire partie intégrante d'un dispositif de retenue pour enfants (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, par. 27 et 28). Toutefois, il a expliqué que la CE avait reconsidéré la soumission de ce document au WP.29, car l'interprétation selon laquelle une « sangle guide » ou un dispositif similaire ne pouvait pas être homologué séparément en tant que dispositif de retenue pour enfants avait déjà été entérinée par le WP.29 à sa session de mars 2012 (voir document ECE/TRANS/WP.29/1095, par. 35). Il a donc présenté le document GRSP-67-31, qui ne portait que sur la suppression progressive du Règlement ONU n° 44.

32. Le Président du groupe de travaux s'est référé à l'annexe 6 de l'Accord de 1958 et a souligné qu'il prenait dûment en considération les différentes opinions des autorités d'homologation de type ainsi que des parties contractantes appliquant le Règlement ONU n° 44. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, du Royaume-Uni et de la Suisse ont par conséquent explicitement soutenu la demande de l'expert des Pays-Bas que soit retirée l'homologation de type accordée par la Pologne au dispositif de guidage de la ceinture, tandis qu'aucune des délégations présentes ne manifestait abstention ou désaccord. Les experts ont également noté que le Président encourageait l'expert des Pays-Bas à poursuivre ses discussions avec l'autorité d'homologation de type polonaise pour rechercher une coopération avec la Pologne afin d'éviter de devoir recourir au processus d'arbitrage prévu par l'annexe 6 à l'Accord de 1958, qui devrait être enclenché lors de la session de novembre 2020 du WP.29.

33. Le Groupe de travail a également examiné le document de la France pour corriger une date dans les dispositions transitoires. Enfin, le GRSP a adopté les documents GRSP-67-14 et GRSP-67-31, tels qu'ils sont reproduits à l'annexe V du rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les deux propositions en tant que projet de compléments 18 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et de l'AC.1.

C. Liste des travaux prioritaires du GRSP

Documents : Documents informels GRSP-67-06, GRSP-67-06-Rev.1 et GRSP-67-15

34. Le Groupe de travail a pris note de la liste révisée des activités prioritaires (GRSP-67-06) présentée aux sessions de mars et de juin du Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2). À propos du recentrage des activités du WP.29 sur les véhicules autonomes ainsi que du document cadre ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 (voir par. 28 ci-dessus), l'expert des États-Unis d'Amérique a expliqué que la liste initiale des priorités a vait été remaniée (GRSP-66-39-Rev.5). Il a toutefois ajouté qu'une nouvelle priorisation serait nécessaire pour identifier les principales priorités issues du document cadre. Le Groupe de travail a examiné la suggestion de l'expert de la CLEPA (GRSP-67-15) qui a identifié trois priorités principales qui ont été intégrées dans le document GRSP-67-06-Rev.1 : le comportement au choc, la protection des occupants et la sécurité des véhicules électriques. Le GRSP a également noté que la précédente liste des activités en cours sur des points présentant un grand intérêt pour les parties contractantes restait valable. Le Groupe de travail a donc adopté le document GRSP-67-06-Rev.1 en tant que document évolutif à réviser à sa session de décembre 2020.

D. Nouveau Règlement ONU relatif à l'intégrité du système d'alimentation en carburant et à la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière

Documents : ECE/TRANS/WP.29/2020/76
Document informel GRSP-67-19-Rev.1

35. Le Groupe de travail a examiné une proposition (GRSP-67-19-Rev.1) soumise par les experts du Japon et visant à modifier la définition du SRSEE (voir par. 16, 18, 19 et 25). Le GRSP a adopté la proposition telle qu'elle figure à l'annexe X du rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de compléments 1 à la version originale du nouveau Règlement ONU (ECE/TRANS/WP.29/2020/76) sur l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2020 du WP.29 et de l'AC.1. Le Président du Groupe de travail a cependant été prié de solliciter l'avis du WP.29 pour recommander que le complément devienne contraignant à partir de la date de son adoption par l'AC.1, avant son entrée en vigueur, afin d'assurer une application cohérente du Règlement ONU par toutes les parties contractantes à l'Accord.

E. Condoléances

36. Le Groupe de travail, ayant appris que M. H. Ammerlaan (Pays-Bas) était décédé le 3 avril 2020, a observé une minute de silence. Le GRSP a rappelé sa dernière participation aux travaux du Groupe de travail lors de la session de décembre 2019 et exprimé sa reconnaissance pour son engagement et pour sa précieuse contribution à l'amélioration de la sécurité de véhicules au cours de ses nombreuses années de participation aux sessions. Il a adressé ses condoléances et l'expression de sa sympathie à la famille du défunt.

XIX. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 18 de l'ordre du jour)

37. La soixante-huitième session doit se tenir à Genève du 7 (14 h 30) au 11 (12 h 30) décembre 2020. Le Groupe de travail a noté que le délai de soumission des documents officiels au secrétariat était le 11 septembre 2020, soit douze semaines avant la session. Le GRSP a adopté l'ordre du jour provisoire suivant :

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° 12 (Mécanisme de direction).
6. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
7. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).
8. Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).
9. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
10. Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
11. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
12. Règlement ONU n° 135 (Essai de choc latéral contre un poteau).
13. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
14. Résolution mutuelle n° 1.
15. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar.
16. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules.
17. Stratégie du Comité des transports intérieurs.
18. Élection du Bureau.
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 novembre 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-67-...) 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 67th session of GRSP	(a)
02	Secretariat	1	E	Virtual meeting guidelines	(a)
03	GRSP/Chair	1	E	Memo on proceedings	(a)
04	Secretariat	17(a)	E	Highlights of the March and June WP.29 sessions	(a)
05	The Netherlands	17(b)	E	Type Approval E2044R04 4013 – Belt-guide	(c)
06/ Rev.1	Secretariat	17(a)	E	List of priorities of GRSP	(c)
07	OICA	11	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) – document GRSP/2019/18	(a)
08	Spain	15	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
09/ Rev.1	Israel	7	E	UN Regulation No. 22.06 motorcycle helmet communication industry	(a)
10	ANEC	17(b)	E	ANEC calls for support for proposal to improve UN Regulation No. 44 on Child Restraint Systems to ensure the highest protection practicable for children travelling by car	(a)
11	Rep. of Korea	11	E	Korea Opinion on UN Regulation No. 127 Amendment Proposal (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9)	(a)
12	The Netherlands	13	E	Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cells Vehicles)	(a)
13	Secretariat	2(a)	E	Proposal for amendment 3 UN Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian safety)	(d)
14	France	17(b)	E	(i) Proposal Supplement 18 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (Child restraint systems)	(d)
15	CLEPA	17(c)	E	(ii) Amendments to GRSP-67-06 "List of priorities of GRSP"	(a)
16	CLEPA	12	E	Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
				(Enhanced Child Restraint Systems)	
17	Japan	6	E	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8 - Alignment of GTR No. 7 head restraints with UN Regulation No. 17	(a)
18/ Rev.1	Japan	14	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7 Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (frontal collision with focus on the restraint system)	(d)
19/ Rev.1	Japan	17(d)	E	Proposal for Corrigendum 1 to the new UN Regulation concerning the approval of vehicles with regard to fuel system integrity and safety of electric power train in the event of a rear-end collision (ECE/TRANS/WP.29/2020/76)	(d)
20/ Rev.1	Japan	8	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4 Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94 (protection of the occupants in the event of a frontal collision)	(d)
21/ Rev.1	Japan	9	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5 Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(d)
22/ Rev.1	Japan	10	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6 Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Specific requirements for the electric power train)	(d)
23	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to CLEPA neck load limits proposal	(a)
24	CLEPA	12	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(a)
25	Italy	7	E	Proposal for the 06 series of amendments of Regulation No. 22 (Protective helmets)	(a)
26/ Rev.1	GRSP Chair	1	E	Consolidated revised annotated provisional agenda for the sixty-seventh session	(a)
27	OICA	8	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94 (protection of the occupants in the event of a frontal collision)	(d)
28	OICA	6	E	Proposal to amend document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8	(b)
29	OICA	13	E	Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 134	(a)
30	NL	2(a)	E	Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian safety) – Proposal for	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
				Amendment 3 - Revised Final Progress Report	
31	EC	17(b)	E	Proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/2020/53 as a follow up of the last session of WP.29.	(d)
32	Poland	17(b)	E	Smart Kid Belt	(a)
33	CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(b)
34	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to CLEPA Regulation No. 129 proposals	(a)
35	OICA	5	E	Proposal for Supplement 6 to the 07 series of amendments and for Supplement 2 to the 08 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
36	CI/ANEC	17(b)	E	Belt-guides in UN Regulation No. 44 and in realistic test environment	(a)
37	GRSP Chair	4	E	Progress Report on the Informal Working Group (IWG) for the GTR 20 on Electric Vehicle Safety (EVS)	(a)
38	GRSP Chair	3	E	Progress Report on the Informal Working Group (IWG) for the GTR 13 on Hydrogen and Fuel Cell Vehicles (HFCV)	(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 a Document informel.
- (d) Adopted and to be submitted to WP.29.

Annexe II

Projets d'amendements au RTM ONU n° 9 (Sécurité des piétons)

**Amendements adoptés concernant le document
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5
(voir par. 5 du présent rapport)**

Dans le texte du Règlement (partie B),

Paragraphe 3.1, modifier comme suit :

« 3.1 ... ».

Les paragraphes 3.8 à 3.10 deviennent les paragraphes 3.9 à 3.11.

Le paragraphe 3.11 devient le paragraphe 3.12 et il est modifié comme suit :

« **3.12** “Zone d'impact du pare-chocs”, soit la partie du tablier avant du véhicule délimitée par les coins gauche et droit du pare-chocs tels qu'ils sont définis au paragraphe 3.15, moins les zones s'étendant de 42 mm vers l'intérieur depuis chaque coin du pare-chocs, cette dimension étant mesurée horizontalement et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule, soit la surface comprise entre les extrémités de la traverse de pare-chocs telle que définie au paragraphe 3.9 (voir fig. 5 D), moins les zones s'étendant de 42 mm vers l'intérieur depuis chaque extrémité de la traverse, cette dimension étant mesurée horizontalement et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule, la plus grande des deux surfaces étant retenue. ».

Le paragraphe 3.12 devient le paragraphe 3.13.

Le paragraphe 3.13 devient le paragraphe 3.14 et il est modifié comme suit :

« **3.14** “Zone d'impact de l'élément de frappe tête d'enfant”, une zone située sur... ».

Les paragraphes 3.14 à 3.19 deviennent les paragraphes 3.15 à 3.20.

Le paragraphe 3.20 (ancien), doit être supprimé.

Ajouter des nouveaux paragraphes 3.21 à 3.21.2, ainsi conçus :

« **3.21** “Point de mesure”

Le point de mesure **peut** parfois **être** appelé “point d'essai” ou “point d'impact”. Dans tous les cas, les résultats de l'essai doivent être attribués à ce point, indépendamment de l'endroit où le premier contact s'est produit.

3.21.1 Le “point de mesure” pour l'essai avec tête factice est un point situé à la surface extérieure du véhicule sélectionné pour l'évaluation. Le point de mesure est le point où le profil de la tête factice entre en contact avec la section transversale de la surface externe du véhicule sur un plan longitudinal vertical passant par le centre de gravité de la tête factice (voir fig. 6A).

3.21.2 Le “point de mesure” pour l'essai de collision tibia factice contre pare-chocs et l'essai de collision fémur factice contre pare-chocs, un point situé sur le plan longitudinal vertical passant par l'axe central de l'élément de frappe (voir fig. 6B). ».

Les paragraphes 3.21 à 3.24 deviennent les paragraphes 3.22 à 3.25.

Le paragraphe 3.25 devient le paragraphe 3.26 et il est modifié comme suit :

« 3.26 “Points de repère primaires”, des enfoncements, surfaces, marques et moyens d’identification sur la carrosserie du véhicule. Le type de point de repère utilisé et la position verticale (Z) de chaque point par rapport au sol doivent être spécifiés par le constructeur en fonction des conditions de marche définies au paragraphe 3.24. Ces points de repère doivent être choisis de façon à permettre une vérification facile des hauteurs de caisse avant et arrière du véhicule ainsi que de son assiette.

Les repères primaires doivent être situés à ± 25 mm de la position normale dans l’axe vertical (Z). Lors de tous les essais, soit la position du véhicule, soit toutes les mesures ultérieures doivent être ajustées de façon à simuler la position normale du véhicule. Cette position est considérée comme la hauteur de caisse normale. ».

Le paragraphe 3.26 devient le paragraphe 3.27.

Le paragraphe 3.28 doit être supprimé.

Ajouter de nouvelles figures 6A et 6B, ainsi conçues :

« Figure 6A Point de mesure dans le plan longitudinal vertical passant par le centre de la tête factice d’essai utilisée comme élément de frappe (voir par. 3.21.1) ...

Figure 6B Point de mesure sur le plan longitudinal vertical passant par l’axe central de la jambe d’essai utilisée comme élément de frappe (voir par. 3.21.2)

... ».

Paragraphe 7.1.1.1, modifier comme suit :

« 7.1.1.1 Les points de mesure choisis doivent être situés dans la zone d’impact du pare-chocs définie au paragraphe 3.12. ».

Paragraphes 7.1.2.1 et 7.1.2.2, modifier comme suit :

« 7.1.2.1 Les points de mesure choisis doivent être situés dans la zone d’impact du pare-chocs définie au 3.12.

... ».

Paragraphes 7.3.2 et 7.3.3, modifier comme suit :

« 7.3.2 Aucun point de mesure ...

Les points de mesure choisis sur le capot pour la tête factice d’enfant doivent être situés dans la zone d’impact de la tête factice d’enfant définie au paragraphe 3.14.

... ».

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2 (voir par. 5 du présent rapport)

A. Introduction

1. Le but du **Règlement technique mondial ONU n° 9** est d’améliorer les structures avant des véhicules qui peuvent causer des blessures lorsqu’elles heurtent un piéton ou un autre usager vulnérable de la route.
2. La présente proposition a pour objet de modifier l’actuel **Règlement technique mondial ONU n° 9** sur la sécurité des piétons en vue de renforcer la dite sécurité et celle d’autres usagers vulnérables de la route. Elle vise à apporter des précisions au texte actuel du Règlement n° 9 afin d’éviter les interprétations erronées et à apporter des corrections de forme.

B. Justification des modifications

3. Au vu des observations faites par l'expert de l'OICA, contenues dans le document GRSP-48-27, le Groupe de travail a reconnu qu'une question d'interprétation se posait en ce qui concernait la formulation actuelle utilisée dans le RTM ONU n° 9 et, **à l'époque, dans le projet de Règlement ONU n° 127** (Accord de 1958) sur la sécurité des piétons, sur le point de savoir si le premier point de contact devait être considéré comme le principal point de référence dans les essais de choc avec la tête d'essai. C'est encore plus évident dans le rectificatif n° 2 au RTM ONU n° 9 en vue de l'application future du RTM n° 9 par les Parties contractantes à l'Accord de 1998 ainsi que du Règlement ONU par les Parties contractantes à l'Accord de 1958.
4. Les essais effectués au Japon et en Europe montrent que le premier point de contact ne doit pas ... Le GRSP estime que la procédure proposée est plus claire car elle peut être utilisée pour chaque ... (*pas de modification en français*).
- ...
7. Outre la définition ... **protection des piétons**
8. Enfin, des corrections de forme mineures sont proposées afin de lever les incertitudes concernant l'homologation des éléments de frappe.
9. Les modifications apportées aux procédures décrites ci-dessus se fondent sur les données d'expérience recueillies depuis que le RTM ONU n° 9 a été examiné lors des réunions de l'ancien Groupe de travail informel de la protection des piétons (INF GR PS). Dans l'intervalle, plusieurs séries de données d'expérience pourraient être recueillies lors d'essais effectués sur des véhicules afin de vérifier qu'ils sont conformes aux législations du Japon et de l'Europe et satisfont aux exigences des consommateurs dans le monde entier. Ces procédures sont d'usage courant dans le domaine réglementaire. Les modifications proposées contribueront à améliorer la clarté des règlements mondiaux concernant la protection des piétons à l'avenir, en réduisant les possibilités **d'interprétation et en créant une approche réglementaire commune entre les législations nationales sur la base du RTM ONU n° 9.**
10. **Les modifications proposées figurent déjà dans la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 127, qui a été publiée en janvier 2015. De 2012 à décembre 2019 ce point est resté à l'ordre du jour du GRSP en raison de réserves pour étude et analyse coûts-avantages.**

C. Historique du RTM ONU

11. Les Parties contractantes ont décidé par consensus, le 12 novembre 2008, d'inscrire dans le Registre mondial le projet de **Règlement technique mondial**. Ce projet a été publié sous la cote ECE/TRANS/180/Add.9.
12. La proposition visant à élaborer l'amendement 2 au RTM ONU n° 9 a été d'abord soumise au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour examen à la 150^e session du WP.29 (15-18 novembre 2011) sous la cote ECE/TRANS/WP.29/2011/148, à l'initiative des Pays-Bas.
13. Lors de sa cinquante et unième session (21-25 mai 2012), le GRSP a **demandé une mise à jour du rapport final concernant l'amendement au RTM ONU (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2).**
14. **Lors de la cinquante-deuxième session (11-14 décembre 2012), la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/14.**

- 15. Lors de la cinquante-cinquième session (19-23 mai 2014), la Commission européenne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 visant à mettre à jour la phase I et (au moment de la rédaction) la phase II du RTM ONU.**
- 16. Lors de la cinquante-sixième session (10-13 décembre 2019), il a été convenu de finaliser cette question et une proposition définitive a été soumise au GRSP sous forme de document informel GRSP-67-13.**

Annexe III

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

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/2 (voir par. 9 du présent rapport)

Paragraphe 8.4.4.2, modifier comme suit :

« 8.4.4.2 L'alerte visuelle doit couvrir au moins toutes les places arrière pour permettre au conducteur de savoir de sa place sur quels sièges la ceinture n'est pas bouclée. Pour les véhicules dans lesquels le conducteur sait quels sont les sièges occupés, il n'est pas nécessaire que l'alerte visuelle signale les ceintures non bouclées sur les sièges qui sont inoccupés. **Pour** les sièges qui peuvent être **fixés** dans les différentes positions prévues à l'intérieur du véhicule (par exemple lorsqu'ils sont montés sur un rail au plancher), **l'alerte visuelle** doit au moins signaler toute ceinture de sécurité arrière non bouclée. ».

Annexe IV

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

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/8 (voir par. 12 du présent rapport)

Ajouter de nouveaux paragraphes 13.13 à 13.13.5, ainsi conçus :

« ...

13.13.2 Jusqu'au 1^{er} septembre **2026**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU devront accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements avant le 1^{er} septembre 2022.

13.13.3 À compter du 1^{er} septembre **2026**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements à ce Règlement.

13.13.4 Nonobstant le paragraphe 13.13.3, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU devront continuer à accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules qui ne sont pas concernés par les modifications apportées par la série 10 d'amendements.

... ».

Annexe V

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

Texte adopté sur la base des documents GRSP-67-14 et GRSP-67-31
(voir par. 33 du présent rapport)

Paragraphe 6.1.3, modifier comme suit :

« 6.1.3 Selon la catégorie à laquelle il appartient, le dispositif de retenue pour enfants doit être assujéti à la structure du véhicule ou à la structure du siège.

Configurations possibles pour approbation/Tableau des groupes par catégorie

Catégorie		Universel ¹		Semi-universel ²		Usage restreint		Spécifique à un véhicule	
		DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX
0	Nacelle	A ³	NA	A ³	A ³	A ³	NA	A ³	A ³
	Dos à la route	A ³	NA	A ³	A ³	A ³	NA	A ³	A ³
0+	Dos à la route	A ³	NA	A ³	A ³	A ³	NA	A ³	A ³
I	Dos à la route	A ³	NA	A ³	A ³	A ³	NA	A ³	A ³
	Face à la route (intégral)	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³	NA	A ³	A ³
	Face vers l'avant (classe non intégrale)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
	Face vers l'avant (classe non intégrale – voir par. 6.1.12)	A ³	NA	A ³	NA	A ³	NA	A ³	A ³
II	Dos à la route	A ³	NA	A ³	NA	A ³	NA	A ³	A ³
	Face à la route (intégral)	A ³	NA	A ³	NA	A ³	NA	A ³	A ³
	Face vers l'avant (classe non intégrale)	A ³	NA	A ³	NA	A ³	NA	A ³	A ³
III	Dos à la route	A ³	NA	A ³	NA	A ³	NA	A ³	A ³
	Face à la route (intégral)	A ³	NA	A ³	NA	A ³	NA	A ³	A ³
	Face vers l'avant (classe non intégrale)	A ³	NA	A ³	NA	A ³	NA	A ³	A ³
<p>Avec :</p> <p>DRE : Dispositif de retenue pour enfant</p> <p>A : Applicable</p> <p>NA : Non Applicable</p>									

Catégorie	Universel ¹		Semi-universel ²		Usage restreint		Spécifique à un véhicule	
	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX	DRE	DRE ISOFIX
<p>1) Un DRE ISOFIX universel est un dispositif de retenue pour enfants faisant face à la route pour utilisation dans des véhicules avec des positions ISOFIX munies d'un ancrage de fixation supérieure ISOFIX.</p> <p>2) Un DRE ISOFIX semi-universel est :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un dispositif de retenue pour enfants face à la route équipé d'une jambe de force ; ou • Un dispositif de retenue pour enfants dos à la route équipé d'une jambe de force ou d'une sangle de fixation supérieure ISOFIX, pour utilisation dans des véhicules avec des positions ISOFIX munies d'un ancrage de fixation supérieure ISOFIX si nécessaire ; ou • Un dispositif de retenue pour enfants dos à la route, appuyé sur la planche de bord du véhicule, pour utilisation sur le siège passager avant équipé d'un système d'ancrages ISOFIX ; ou • Un dispositif de retenue pour enfants latéral équipé si besoin d'un dispositif antirotation, pour utilisation dans des véhicules avec des positions ISOFIX munies d'un ancrage de fixation supérieure si nécessaire. <p>...</p> <p>3) Les nouvelles homologations ou extensions d'homologation seront accordées conformément aux paragraphes 17.16 à 17.23.</p>								

».

Paragraphe 17.21, modifier comme suit :

« 17.21 À compter du 1^{er} septembre **2023**, aucune extension d'homologation ne pourra être accordée en application du présent Règlement aux dispositifs de retenue pour enfants relevant d'un autre groupe que le groupe 3. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 17.22 à 17.25, ainsi conçus :

« 17.22 À compter du 1^{er} septembre 2021, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément au présent Règlement, délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2021.

17.23 Jusqu'au 1^{er} septembre 2023, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement sont tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la série 04 d'amendements audit Règlement, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2021.

17.24 À compter du 1^{er} septembre 2023, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu de ce Règlement.

17.25 Nonobstant les dispositions des paragraphes **17.22 et 17.24**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer à reconnaître 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 à ce Règlement. ».

Annexe VI

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 94 (Choc frontal)

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/4 (voir par. 17 du présent rapport)

Paragraphe 2.16, modifier comme suit :

« 2.16 “*Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE)*”, le système de stockage de l'énergie rechargeable qui fournit l'énergie électrique nécessaire à la traction **électrique**.

Une batterie dont la fonction principale est de fournir de l'énergie pour le démarrage du moteur, l'éclairage ou d'autres fonctions auxiliaires du véhicule n'est pas considérée comme un **SRSEE**.

Le SRSEE peut comprendre des systèmes de support physique, de régulation thermique et de gestion électronique, ainsi que des carters de protection. ».

Paragraphe 12.2 et 12.3, modifier comme suit :

« 12.2 À compter du **1^{er} septembre 2023**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies **pour des véhicules conformément** à la série précédente d'amendements, délivrées pour la première fois après le **1^{er} septembre 2023**.

12.3 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer à reconnaître les homologations de type **de véhicules** délivrées au titre des séries **précédentes d'amendements pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2023**, sous réserve que les **dispositions transitoires énoncées dans lesdites séries d'amendements prévoient cette possibilité**. ».

Annexe VII

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

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/5 (voir par. 18 du présent rapport)

Paragraphe 2.16, modifier comme suit :

« 2.16 “*Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE)*”, le système de stockage de l'énergie rechargeable qui fournit l'énergie électrique nécessaire à la traction **électrique**.

Une batterie dont la fonction principale est de fournir de l'énergie pour le démarrage du moteur, l'éclairage ou d'autres fonctions auxiliaires du véhicule n'est pas considérée comme un **SRSEE**.

Le SRSEE peut comprendre des systèmes de support physique, de régulation thermique et de **gestion électronique**, ainsi que **des carters de protection**. ».

Annexe VIII

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques)

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/6 (voir par. 19 du présent rapport)

Paragraphes 1.1 et 1.2, modifier comme suit :

« 1.1 Partie I : Prescriptions de sécurité s'appliquant à la chaîne de traction électrique des véhicules routiers des catégories M et N¹, dont la vitesse par construction dépasse 25 km/h, équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mus par l'électricité, à l'exclusion des véhicules raccordés en permanence au réseau électrique.

La partie I du présent Règlement ne porte pas sur :

- a) La sécurité des véhicules routiers après un accident ;
- b) Les composants et systèmes à haute tension qui ne sont pas galvaniquement reliés au rail haute tension de la chaîne de traction électrique.

1.2 Partie II : Prescriptions de sécurité s'appliquant au Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) des véhicules routiers des catégories M et N équipés d'une chaîne de traction électrique, à l'exclusion des véhicules raccordés en permanence au réseau.

La partie II du présent Règlement ne s'applique pas aux batteries SRSEE dont la fonction principale est de fournir de l'énergie pour le démarrage du moteur, l'éclairage ou d'autres fonctions auxiliaires du véhicule. ».

Le paragraphe 2.9 devient le paragraphe 2.14.

Le paragraphe 2.29 devient le paragraphe 2.37 et il est modifié comme suit :

« **2.37** "Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE)", le système de stockage de l'énergie rechargeable qui fournit l'énergie électrique nécessaire à la traction **électrique**.

Une batterie dont la fonction principale est de fournir de l'énergie pour le démarrage du moteur, l'éclairage ou d'autres fonctions auxiliaires du véhicule n'est pas considérée comme un **SRSEE**.

Le SRSEE peut comprendre des systèmes de support physique, de régulation thermique et de **gestion électronique**, ainsi que **des carters de protection**. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 12.3 et 12.4, ainsi conçus :

« **12.3** **Jusqu'au 1^{er} septembre 2025, 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 1^{er} septembre 2023.**

¹ Définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, par. 2.

12.4 **À compter du 1^{er} septembre 2025, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements à ce Règlement. ».**

Les (anciens) paragraphes 12.3 et 12.4 deviennent les paragraphes 12.5 et 12.6.

Annexe IX

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue)

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/7 (voir par. 25 du présent rapport)

Paragraphe 2.12, modifier comme suit :

« 2.12 "Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE)", le système de stockage de l'énergie rechargeable qui fournit l'énergie électrique nécessaire à la traction **électrique**.

Une batterie dont la fonction principale est de fournir de l'énergie pour le démarrage du moteur, l'éclairage ou d'autres fonctions auxiliaires du véhicule n'est pas considérée comme un **SRSEE**.

Le SRSEE peut comprendre des systèmes de support physique, de régulation thermique et de **gestion électronique**, ainsi que **des carters de protection**. ».

Paragraphe 12.1 et 12.2, modifier comme suit :

« 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série **02** d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu de ce Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements.

12.2 À compter du 1^{er} septembre 2023, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la série **01** d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2023, pour les véhicules dotés d'une chaîne de traction électrique à haute tension. ».

Annexe X

Projets d'amendements au nouveau Règlement ONU sur l'intégrité du système d'alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière

**Texte adopté sur la base du document GRSP-67-19-Rev.1
(voir par. 35 du présent rapport) (ECE/TRANS/WP.29/2020/76)**

Paragraphe 2.8, modifier comme suit :

« 2.8 “*Système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE)*”, le système de stockage de l'énergie rechargeable qui fournit l'énergie électrique nécessaire à la traction **électrique**.

Une batterie dont la fonction principale est de fournir de l'énergie pour le démarrage du moteur, l'éclairage ou d'autres fonctions auxiliaires du véhicule n'est pas considérée comme un **SRSEE**.

Le SRSEE peut comprendre des systèmes de support physique, de régulation thermique et de **gestion électronique**, à insi que **des carters de protection**. ».

Annexe XI

[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	June 2021	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) and vice-chaired by EC, Japan, and China) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	December 2021	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: 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	December 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	March 2023	