



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-huitième session

Genève, 7-11 décembre 2020 (en ligne)

Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa soixante-huitième session

Table 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)	4–5	3
A. Proposition d'amendement 3	4	3
B. Proposition d'amendement 4	5	4
IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 3 de l'ordre du jour)	6	4
V. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 4 de l'ordre du jour)	7	4
VI. Règlement ONU n° 12 (Mécanisme de direction) (point 5 de l'ordre du jour)	8	4
VII. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)	9–10	4
VIII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 7 de l'ordre du jour)	11–12	5
IX. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 8 de l'ordre du jour)	13	5
X. Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 9 de l'ordre du jour)	14–17	6
XI. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 10 de l'ordre du jour)	18–19	8
XII. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 11 de l'ordre du jour)	20	8
XIII. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour)	21–24	9



XIV.	Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV)) (point 13 de l'ordre du jour).....	25–26	9
XV.	Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 14 de l'ordre du jour).....	27	10
XVI.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 15 de l'ordre du jour).....	28–29	10
XVII.	Résolution mutuelle n° 1 (point 16 de l'ordre du jour).....	30–32	10
XVIII.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 17 de l'ordre du jour).....	33	11
XIX.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 18 de l'ordre du jour) .	34	11
XX.	Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 19 de l'ordre du jour)	35	12
XXI.	Liste des travaux prioritaires du GRSP (point 20 de l'ordre du jour).....	36	12
XXII.	Élection du Bureau (point 21 de l'ordre du jour)	37–38	12
XXIII.	Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour).....	39–50	12
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	39	12
B.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).....	40	13
C.	Points à retenir de la session de novembre 2020 du WP.29.....	41	13
D.	Machine tridimensionnelle point H	42	13
E.	Systèmes de transport intelligents.....	43	13
F.	Enfants oubliés dans des véhicules.....	44	13
G.	Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).....	45	13
H.	Règlement technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête)	46	14
I.	Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size)	47	14
J.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).....	48	14
K.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session.....	49	14
L.	Décisions adoptées selon la procédure d'approbation tacite.....	50	15
Annexes			
I.	List of informal documents (GRSP-68-...) distributed without an official symbol during the session		16
II.	Homologation non valable : E20 44R 044013 – dispositif de guidage de la ceinture.....		18
III.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants).....		20
IV.	List of GRSP informal working groups.....		22
V.	Décisions soumises à la procédure d'approbation tacite suite aux séances officielles avec participation à distance du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), 11 décembre 2020		23

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-huitième session à Genève, du 7 au 11 décembre 2020, sous forme virtuelle¹. Celle-ci a été présidée par M. Martin Koubek (États-Unis d'Amérique). Ont participé aux travaux de la session, conformément à l'alinéa a) de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Inde, Israël, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse, Tchéquie, Turquie et Viet Nam. Y ont également participé des experts de la Commission européenne (CE), de même que des experts des organisations non gouvernementales ci-après : Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association européenne pour la coordination de la représentation des consommateurs dans la normalisation (ANEC), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), 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 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/2020/11 ;
Documents informels GRSP-68-01-Rev.1, GRSP-68-04 et GRSP-68-17.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour sa soixante-huitième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/11), l'ordre d'examen des points (GRSP-68-01-Rev.1), les directives concernant les réunions virtuelles (GRSP-68-17) et les annotations (GRSP-68-04). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure dans l'annexe IV 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

Document(s) : Document informel GRSP-65-17.

4. L'expert de l'Allemagne a demandé que l'examen de la question des variations de la hauteur du véhicule liées à des systèmes de suspension réglable (GRSP-65-17) soit repris à la session de mai 2021 du GRSP. Celui-ci a accepté la demande de l'expert et a noté que l'amendement 3 serait complété, à la session de mars 2021 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), par l'incorporation de dispositions concernant l'essai de comportement au choc de la tête dans sa version révisée. Le GRSP a en outre relevé qu'un éventuel amendement incorporant les systèmes de suspension réglable pourrait être enregistré comme nouvel amendement à la suite de l'approbation d'une nouvelle demande d'autorisation de poursuivre les travaux, soumise par un responsable technique.

¹ Les experts du GRSP ont participé à distance. Une interprétation simultanée était disponible dans les langues officielles de la CEE.

B. Proposition d'amendement 4

Document(s) : Document informel GRSP-68-14.

5. L'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-68-14, contenant le rapport d'activité du groupe de travail informel des dispositifs actifs de protection des piétons. Il a expliqué qu'en raison des restrictions dues à la pandémie de COVID-19, le groupe de travail informel n'avait pas encore réglé tous les problèmes et qu'une proposition définitive devrait être prête pour la session de mai 2022 du GRSP.

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

6. 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), en se reportant à la déclaration qu'il avait faite à la session de l'AC.3 de novembre 2020 (ECE/TRANS/WP.29/1155, par. 168). Le Groupe de travail a relevé que l'AC.3 avait approuvé l'extension jusqu'en juin 2022 du mandat du groupe de travail informel.

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

7. L'expert des États-Unis d'Amérique 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, 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). De même que pour le point 3 de l'ordre du jour, il a fait référence à la déclaration qu'il avait faite à la session de novembre 2020 de l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.29/1155, par. 177). Le GRSP a noté que le groupe de travail informel prévoyait de discuter de l'extension de son mandat.

VI. Règlement ONU n° 12 (Mécanisme de direction) (point 5 de l'ordre du jour)

8. Le GRSP a noté que l'expert des Pays-Bas présenterait à sa session de mai 2021 une proposition visant à ajouter dans le Règlement des prescriptions relatives à la sécurité électrique à la suite d'un choc, à l'instar de ce qui a été convenu pour le Règlement ONU n° 94 (Protection contre le choc avant).

VII. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 ;
Documents informels GRSP-66-08 et GRSP-66-14.

9. Se référant à la proposition présentée par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 et document informel GRSP-66-14 le modifiant), le GRSP a décidé de reporter à sa session de mai 2021 l'examen d'une autre solution (au choix du constructeur) consistant à désactiver les coussins gonflables frontaux en combinaison avec les systèmes de retenue pour enfants orientés vers l'arrière sur les sièges arrière. L'objectif est de permettre un dialogue entre les parties intéressées, dont les réunions permettront éventuellement d'établir une proposition définitive d'ici à février 2021.

10. L'expert de la Finlande a rappelé sa proposition, présentée dans le document informel GRSP-66-08, concernant la possibilité d'installer des ceintures de sécurité à trois points dans les véhicules des catégories M₂ et M₃. L'expert de l'OICA a fait valoir que des dispositions relatives à l'installation de ceintures de sécurité pour les autobus existaient déjà dans les Règlements ONU n^{os} 16 et 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus)). L'expert de la CE a précisé que pour les bus, seule la ceinture à deux points d'ancrage était obligatoire sur les sièges non exposés. Cependant, il a recommandé que l'installation obligatoire de ceintures de sécurité à trois points soit couplée à l'installation obligatoire de témoins de port de ceinture. L'expert de l'Espagne a confirmé la déclaration de l'expert de la CE et informé le GRSP que, durant les discussions ayant eu lieu au sein du groupe de travail informel sur la manière de sécuriser les enfants dans les bus, le groupe avait souligné les problèmes liés à l'utilisation de ceintures de sécurité à deux points. L'expert de l'OICA a recommandé une approche basée sur les données d'accidents réels, afin d'éviter de longues discussions sans qu'aucune solution raisonnable ne soit envisageable. L'expert des Pays-Bas a également recommandé de consulter les données relatives aux accidents afin de disposer d'une base pour la discussion. Le Groupe de travail a finalement décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2021.

VIII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12 ;
Document informel GRSP-68-31-Rev.1.

11. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12, visant à préciser la procédure d'essai en ce qui concerne la hauteur de l'appuie-tête dans les véhicules dont le pavillon est bas. Il a ajouté que les dispositions actuelles étaient restrictives sur le plan de la conception et que la proposition ne concernait que les appuie-tête intégrés. Toutefois, l'expert du Japon a exprimé les préoccupations suivantes dans un exposé sur la proposition (document GRSP-68-31-Rev.1) :

a) La gamme des véhicules exemptés indiquait que l'exemption était applicable aux sièges de type baquet. Toutefois, les considérations de l'expert du Japon montraient que cette exemption pourrait être appliquée à tout siège à appuie-tête intégré. Par conséquent, non seulement les véhicules de sport, mais aussi les véhicules à capot haut et à toit bas (par exemple, les berlines à toit bas, les véhicules à capot haut et/ou long et les véhicules tout terrain de loisir) seraient exemptés, au choix du constructeur ;

b) Il existait un risque pour les occupants de grande taille. Ainsi, dans le cas d'un occupant plus grand que la moyenne, le niveau de sécurité de l'occupant diminuerait probablement en cas de choc.

12. L'expert de l'OICA a fait valoir que la proposition garantirait un bon niveau de sécurité, puisque toutes les autres prescriptions en conditions statiques seraient maintenues et que des essais dynamiques étaient prévus en cas d'application de cette disposition d'exemption. Il a rappelé au GRSP que les dispositions actuelles imposaient une limite inférieure de la hauteur de l'appuie-tête pour la sécurité des passagers de grande taille. Les experts des Pays-Bas et de l'Allemagne ont sollicité un délai pour examiner le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12. Le Groupe de travail a finalement décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2021.

IX. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/19 ;
Documents informels GRSP-68-09 et GRSP-68-15.

13. L'expert d'Israël, expliquant le point de vue du secteur des casques de moto communicants, a présenté un exposé à l'appui du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/19 (GRSP-68-15), qui propose une solution temporaire à

la série 06 d'amendements au Règlement ONU. Il a également proposé une définition révisée des accessoires pouvant être installés sur les casques homologués. Il a précisé que cette solution temporaire devrait être suivie d'une nouvelle proposition présentée par le groupe de travail informel et a demandé que celui-ci examine dans son exposé quelques exemples de prescriptions relatives aux accessoires de communication, ainsi qu'aux casques. L'experte de la Suède a présenté le document GRSP-68-09, qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/19. Elle s'est dite préoccupée par le risque de compromettre la validité de l'homologation initialement accordée et s'est demandé qui porterait cette responsabilité. L'expert des Pays-Bas a fait valoir que la proposition israélienne n'était pas acceptable, car elle était ouverte à tout type d'accessoire à mettre en place sur le casque. L'expert de la République de Corée a soutenu la proposition présentée par l'expert d'Israël. L'expert de l'Allemagne a dit que la proposition constituait une bonne base pour entamer une discussion, mais qu'il était prématuré de tirer des conclusions spécifiques. Il a expliqué que les prescriptions actuelles du Règlement ONU visaient à limiter l'utilisation de produits non d'origine, dont la responsabilité n'est pas du ressort des fabricants de casques. Il a suggéré que les experts du GRSP mènent leurs discussions avec des acteurs du marché des accessoires de casques (par exemple, les fabricants de caméras). L'expert de l'Espagne a fait remarquer que les accessoires (les écrans internes amovibles, ou les dispositifs électroniques et leurs supports, par exemple) devraient être conçus pour intégrer les fonctions de sécurité du casque. L'expert de l'Italie a fait observer que les activités du groupe de travail informel avaient été suspendues en raison du manque de résultats de recherche permettant d'entamer la phase 2 du Règlement ONU, et que la question n'était pas incluse dans le champ des recherches du groupe. Le GRSP a ainsi décidé de créer un groupe spécial d'experts intéressés pour étudier et concevoir dès que possible une solution au problème. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, d'Israël, de l'Italie, des Pays-Bas, de la République de Corée et de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) se sont déclarés prêts à participer aux activités du groupe spécial. Le Groupe de travail est également convenu de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour sur la base des conclusions du groupe de travail spécial.

X. Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRSP-68-24, GRSP-68-27 et GRSP-68-33.

14. Comme suite à la demande formulée par le Comité de gestion pour la coordination des travaux du WP.29 (WP.29/AC.2) (voir ECE/TRANS/WP.29/1155, par. 30), le GRSP a repris l'examen du dispositif de guidage de ceinture homologué en tant que dispositif de retenue pour enfants, conformément au Règlement ONU n° 44, par l'autorité polonaise d'homologation de type. L'expert des Pays-Bas a présenté un exposé (document GRSP-68-24) montrant les résultats d'essais supplémentaires effectués sur le guide de ceinture. Il a ajouté que les essais confirmaient la conclusion énoncée dans le document GRSP-67-05, présenté à la session de juillet 2020 du GRSP, et montraient en outre que le dispositif n'était pas conforme aux prescriptions des essais dynamiques lorsqu'il était testé avec le mannequin P10. Il a donc fait les observations suivantes :

a) Le guide de ceinture n'entrant pas dans le champ d'application du Règlement ONU et ne pouvant être homologué, l'homologation devait être retirée ;

b) Le dispositif ne répondait pas à plusieurs exigences, tant sur le plan technique qu'en ce qui concernait le mode d'emploi pour les utilisateurs, et l'homologation n'aurait donc pas dû être accordée ;

c) La conception de la voiture détermine le niveau de protection dans un grand nombre de cas et peut entraîner un glissement de l'occupant et/ou des blessures dans la zone abdominale, car le dispositif vendu comme dispositif de retenue pour enfants n'offre pas de protection ou de guidage adéquats à cet égard ;

d) Le dispositif pourrait offrir une meilleure protection que la ceinture pour adultes, mais il lui manque la protection supplémentaire d'un dispositif de retenue pour enfants ;

e) Comme l'homologation de ce dispositif a été délivrée par erreur, elle doit être retirée et les autorités de surveillance du marché doivent en être informées.

L'expert des Pays-Bas a ajouté que, pour le moment, il ne demandait pas de procédure d'arbitrage conformément à l'annexe 6 de l'Accord de 1958, car une enquête parallèle était menée au niveau de la Commission européenne. L'expert de la Pologne a présenté le document GRSP-68-27, qui va à l'encontre des conclusions du document GRSP-68-24 et apporte des précisions sur les résultats des essais dynamiques de guidage de la ceinture. Il a fait les observations suivantes :

a) Au cours de l'année passée, de nombreuses allégations non fondées avaient été formulées à l'encontre du guide de ceinture, concernant par exemple le glissement de l'occupant (GRSP-50-09 et GRSP-50-25), la composante verticale (GRSP-65-20) et le risque de blessure abdominale. Ces allégations n'étaient toutefois pas démontrées ;

b) Les essais d'homologation de type selon les prescriptions du Règlement ONU avaient été menés en 2017 par le service technique polonais PIMOT, qui avait effectué plus de 160 essais en utilisant les mannequins requis par le Règlement ONU (types P3, P6 et P10), lesquels avaient donné des résultats satisfaisants.

Il a conclu qu'en décembre 2019, après que des tests comparatifs avaient révélé des problèmes avec d'autres dispositifs homologués, la discussion au sein du GRSP aurait dû être élargie pour porter également sur d'autres dispositifs. L'expert de l'Espagne a fait valoir que l'accent devrait être mis sur l'interprétation selon laquelle un guide de ceinture et des dispositifs similaires ne peuvent pas être homologués séparément en tant que dispositif de retenue pour enfants.

15. Le Président du GRSP a proposé qu'un essai concluant du dispositif de guidage de la ceinture, réalisé en présence de toutes les parties intéressées, par un service technique ou un laboratoire agréé, soit envisagé comme base pour prendre une décision finale. Certains experts ont d'abord semblé exprimer un accord informel en faveur de cette approche. Cependant, lorsque le Président a demandé à tous les experts du GRSP s'ils accepteraient les résultats, au cas où ceux-ci seraient concluants, et agiraient en conséquence, aucune réponse ne lui a été donnée. L'expert des Pays-Bas a exprimé son désaccord avec cette approche, expliquant qu'elle ne ferait que retarder davantage la clôture de cette question et qu'il ne s'agissait pas d'une différence d'interprétation, car plusieurs prescriptions du Règlement ONU n° 44 (série 04 d'amendements) n'étaient tout simplement pas respectées. L'expert a ensuite présenté le document GRSP-68-33, qui contient une liste de déclarations/actions (voir ci-dessous), et a demandé un vote sur ce document.

a) Le dispositif de guidage de la ceinture ne répond pas aux exigences de la réglementation ;

b) Il n'est pas possible de mettre ce dispositif en conformité avec les exigences de la réglementation ;

c) L'homologation E20 44R-04 4013 est dépourvue de base juridique ;

d) Par conséquent, l'homologation n'est pas valable ;

e) Le GRSP invite instamment la Pologne à retirer son homologation.

16. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, de la République de Corée, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Suède et de la Suisse ont approuvé la proposition des Pays-Bas, tandis que l'expert de la Pologne s'y est opposé. L'expert du Japon a déclaré que, bien qu'aucun essai officiel n'ait été effectué sur le dispositif par le Japon, ce dispositif ne lui semblait pas conforme au Règlement ONU n° 44.

17. Se référant à la demande de l'AC.2 (voir par. 14 ci-dessus), le GRSP a adopté à la majorité simple le document GRSP-68-33 (tel que reproduit à l'annexe II du présent rapport) et a décidé de rendre compte au WP.29, à sa session de mars 2021, des résultats des débats, et de retirer pour le moment cette question de l'ordre du jour de la session de mai 2021.

XI. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13 ;
Document informel GRSP-68-20.

18. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13, visant à préciser que les dispositions transitoires relatives aux possibilités offertes par les séries d'amendements précédentes demeurent valables. Le Groupe de travail a adopté sans le modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13, et prié le secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95 pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

19. Le GRSP a examiné le document GRSP-68-20, présenté par l'expert du Japon en vue de modifier le champ d'application actuel du Règlement ONU. L'expert a expliqué que la proposition était un amendement supplémentaire à un amendement adopté par le GRSP et présenté par l'expert de la CE au nom de l'équipe de rédaction chargée d'aligner le Règlement ONU sur la version révisée du Règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur de l'Union européenne (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, par. 31). Il a expliqué en outre que la limite de masse pour les véhicules de tourisme (catégories M₁) n'était pas justifiée et qu'elle était incompatible avec la définition actuelle des véhicules M₁ (qui ne comporte actuellement aucune limite de masse). L'expert de la CE a donné raison à l'expert du Japon, expliquant que ce n'était pas l'intention initiale d'imposer une telle limite. L'expert de la France a formulé une réserve pour complément d'étude de la proposition. L'expert de l'OICA a fait part de ses préoccupations concernant celle-ci, car les véhicules M₁ pouvaient avoir une masse élevée parce qu'ils étaient dérivés des véhicules N₂ ou M₂. Il a ajouté que ces véhicules (les autocaravanes, par exemple) étaient actuellement exemptés de façon générale en raison du point de référence plus élevé des sièges (point R). Il a également ajouté que la proposition inclurait ces types de véhicules et demandé à savoir si elle serait considérée comme une nouvelle série d'amendements ou un complément. L'expert de l'Allemagne a convenu qu'il fallait tenir pleinement compte des autocaravanes et émis une réserve pour complément d'étude. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2021 et prié le secrétariat de distribuer le document informel GRSP-68-20 sous une cote officielle.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 ;
Document informel GRSP-68-18.

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-68-18 en tant que contre-proposition au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18, soumis par l'expert de l'Allemagne. Il a expliqué que sa proposition reflétait la dernière étape des discussions visant à démontrer le fait que la hauteur du véhicule a une influence sur les résultats des essais de choc avec des têtes et des jambes de mannequin. Il a également suggéré d'examiner cette question en même temps que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9. Le GRSP a rappelé que cette dernière proposition avait été élaborée par les experts de l'équipe spéciale de rédaction chargée d'aligner le Règlement ONU sur le règlement de sécurité générale révisé de l'Union européenne, ce qui élargirait la zone d'impact de la tête pour y inclure la zone du pare-brise. L'expert de la République de Corée a suggéré que le rapport de vitesse de l'essai de choc soit aligné sur celui qui avait été déterminé par le groupe de travail informel des dispositifs actifs de protection des piétons (voir par. 5 ci-dessus). Le GRSP a finalement décidé de reprendre la discussion sur les propositions d'amendements au Règlement ONU à sa session de mai 2021.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18 ;
Documents informels GRSP-68-02-Rev.2, GRSP-68-05, GRSP-68-10,
GRSP-68-11-Rev.2, GRSP-68-13, GRS P-68-25-Rev.1 et GRSP-68-26.

21. L'expert de la CLEPA a présenté :

a) Le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15 et le document GRSP-68-02-Rev.2 le modifiant, ayant pour objet de fournir aux consommateurs des informations sur un support numérique ;

b) Le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16 et le document GRSP-68-25-Rev.1 le modifiant, concernant le modèle de procès-verbal d'essai et la méthode d'évaluation des dimensions ;

c) Le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18 et le document GRSP-68-11-Rev.2 le modifiant, visant à préciser que certains systèmes améliorés de retenue pour enfants peuvent être équipés d'une jambe de force, d'une fixation supérieure et d'une fixation inférieure.

22. Le Groupe de travail a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18, tous tels que modifiés par l'annexe III du présent rapport, et a prié le secrétariat de soumettre tous ces documents en tant que projet de complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

23. Le GRSP a repris la discussion sur les valeurs limites de l'accélération verticale thoracique des mannequins Q dans le cadre des essais dynamiques des systèmes améliorés de retenue pour enfants, sur la base du document GRSP-68-05 présenté par l'expert de la CLEPA. Celui-ci a introduit la proposition par un exposé (GRSP-68-10), montrant au GRSP que la collecte et l'analyse des données progressaient. Il a en outre encouragé les Parties contractantes à l'Accord de 1958 à fournir des données pour étayer l'analyse et les limites proposées. L'experte de l'Espagne a présenté un exposé (GRSP-68-26) montrant les résultats des essais effectués par son service technique sur les effets du contact menton-thorax du mannequin de type Q1.5 dans la mesure des forces supportées par le haut de la nuque. Le GRSP a noté qu'il fallait poursuivre la collecte de données et a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de mai 2021.

24. L'experte de l'Espagne a présenté le document GRSP-68-13, qui vise à ne pas tenir compte de la dimension maximale pour les systèmes améliorés de retenue pour enfants intégrés spécifiques à un véhicule. L'expert du CLEPA a sollicité un délai pour examiner la proposition. Le GRSP a finalement décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2021, sur la base d'une proposition révisée soumise par les experts de l'Espagne, de la CLEPA et de l'OICA.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17.

25. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition de l'expert des Pays-Bas (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17), visant à utiliser pour les autobus fonctionnant à l'hydrogène une signalisation qui soit conforme à la signalisation prévue actuellement pour les autobus fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé et au gaz naturel liquéfié. Le Groupe de travail a adopté la proposition sans la modifier et a prié le secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17 en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 134, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

26. L'expert de l'OICA a par ailleurs fait remarquer que des discussions supplémentaires sur ce Règlement ONU seraient nécessaires pour résoudre un certain nombre d'incohérences concernant les véhicules lourds (camions et bus). Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2021, sur la base d'une proposition soumise par l'expert de l'OICA.

XV. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 14 de l'ordre du jour)

27. Le GRSP a décidé de reporter la discussion sur ce sujet à sa session de mai 2021, sur la base d'une proposition similaire annoncée au titre du point 5 de l'ordre du jour (voir par. 8 ci-dessus), présentée par l'expert des Pays-Bas.

XVI. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/14 ;
Document informel GRSP-68-06.

28. Le GRSP a pris note d'une proposition similaire présentée au titre du point 10 de l'ordre du jour (voir par. 18 ci-dessus). Il a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/14, qu'il a adopté sans modifications, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 137, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

29. L'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-68-06, contenant les résultats du Programme coréen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures sur la micromobilité et les quadricycles (véhicules de la catégorie L₇). Il a laissé entendre qu'il serait difficile, au stade atteint, d'introduire de nouvelles prescriptions concernant les essais de choc pour les véhicules L₇ afin de garantir une sécurité en cas d'accident équivalente à celle des petits véhicules de tourisme. Il a confirmé toutefois que la micromobilité pouvait satisfaire à d'autres exigences, telles que le verrouillage des portes, la résistance des sièges, les ancrages des ceintures de sécurité et la sécurité électrique à la suite d'un choc. Il a conclu que le GRSP devrait dans un premier temps envisager d'élaborer des prescriptions pour les principales composantes de la micromobilité, et a dit vouloir entamer une coopération avec le Japon et l'IMMA sur la sécurité de la micromobilité dans son ensemble. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2021.

XVII. Résolution mutuelle n° 1 (point 16 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRSP-54-05, GRSP-68-07, GRSP-68-08-Rev.1, GRSP-68-12 et GRSP-68-23.

30. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document GRSP-68-23, qui décrit l'élaboration de l'additif 1 à la Résolution mutuelle n° 1 et concerne le mannequin biomécanique pour choc arrière BIORID-II de l'ONU, en tant qu'élément des outils d'essai du RTM ONU n° 7 et du Règlement ONU n° 17 (série 10 d'amendements) à utiliser dans l'évaluation des chocs arrière. Il a recommandé que la proposition soit examinée en même temps que le document GRSP-54-05 (projet d'additif 1 à la R.M.1), présenté à la cinquante-quatrième session du GRSP (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/54, par. 4). Il a également recommandé au GRSP de formuler des observations sur les documents GRSP-68-23 et GRSP-54-05 avant le 31 janvier 2021, en vue d'un examen dans le document final qui sera soumis à la session de mai 2021 du Groupe de travail. Il a été noté que les droits d'auteur sur les dessins devraient être retirés lorsque la proposition serait finalement adoptée par le WP.29 et l'AC.3. Le GRSP a approuvé la recommandation de l'expert du Royaume-Uni et décidé de reprendre les débats à sa session de mai 2021.

31. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-68-12, qui préconise l'élaboration d'un additif à la R.M.1 afin de prendre en compte les mannequins Q utilisés dans le Règlement ONU n° 129. Il a également suggéré la création d'une équipe spéciale pour faire avancer les travaux sur la Résolution. Le GRSP a approuvé la suggestion de l'expert de l'Allemagne et a noté que l'équipe spéciale commencerait ses travaux début 2021, sous la direction de cet expert et de l'expert de la CLEPA. Ce dernier a précisé que l'approche adoptée pour poursuivre les travaux s'inspirerait de la proposition d'additif à la R.M.1, élaborée par l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

32. L'experte de la Suède a présenté deux exposés (GRSP-68-08-Rev.1 et GRSP-68-07) montrant les résultats d'une étude visant à déterminer si les occupantes féminines ont le même niveau de protection que les occupants masculins. Elle a également expliqué le problème du manque de mannequins d'essai de choc féminins de taille moyenne, puis a conclu son intervention en disant que l'étude avait montré que : a) les risques de blessures dues à des accidents étaient plus élevés chez les femmes (en particulier le risque de coup de fouet) ; b) les femmes n'étaient pas représentées de façon satisfaisante par les mannequins d'essai de choc existants ; c) les informations sur le corps (stature et masse) devraient être incluses dans les bases de données sur les accidents de la route ; et d) les données sur les blessures devaient être communiquées séparément pour les femmes et les hommes. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2021.

XVIII. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 17 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSP-68-03.

33. L'experte de l'Espagne, s'exprimant au nom du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar, a informé le GRSP des progrès du groupe (GRSP-68-03). Elle a expliqué que ce dernier examinait différentes configurations d'essais (place assise, mannequins Q avec ou sans dispositif de retenue pour enfants et types de dispositifs de retenue pour enfants, par exemple) en tenant compte des prescriptions relatives aux autobus (Règlements ONU n°s 80 et 107). Elle a ajouté que le groupe comptait élaborer une proposition d'ici à la session de décembre 2022 du GRSP. L'expert de la Fédération de Russie a fait part de son intention de proposer d'appliquer l'impulsion mentionnée dans les Règlements ONU n°s 44 et 129 pour le choc avant sur les véhicules de la catégorie M₂, étant donné que ces véhicules ont une masse inférieure à celle des véhicules de la catégorie M₃, pour laquelle la Fédération de Russie a proposé d'appliquer l'impulsion mentionnée dans le Règlement ONU n° 80. Le représentant de la CE a expliqué qu'une étude était actuellement en cours dans l'Union européenne sur les impulsions appropriées aux essais de choc pour toutes les catégories de véhicules et toutes les directions des chocs. Il a annoncé qu'il présenterait probablement un rapport sur les résultats de l'étude à la session de mai 2021 du GRSP. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de mai 2021.

XIX. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 18 de l'ordre du jour)

34. Le représentant des États-Unis d'Amérique a rappelé au GRSP que le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) tiendrait une session spéciale les 14 et 15 décembre. Il a expliqué que de légères modifications avaient été apportées au 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 thèmes connexes, au titre de ses activités. Le Groupe de travail a décidé de reprendre la discussion à ce sujet sur la base d'une éventuelle proposition qui serait élaborée par l'expert de l'Allemagne avec les experts de l'OICA et d'autres parties concernées.

XX. Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 19 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel WP.29-182-16.

35. Le GRSP a pris note du document WP.29-182-16, distribué durant la session de novembre 2020 du WP.29, qui décrit la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs par le WP.29 et ses organes subsidiaires.

XXI. Liste des travaux prioritaires du GRSP (point 20 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSP-67-06-Rev.1.

36. Le GRSP a décidé de ne pas mettre à jour le document GRSP-67-06-Rev.1 pour le moment et d'en reprendre l'examen à la session de mai 2021. Le Président a brièvement résumé les principales questions prioritaires, à savoir le comportement au choc, la protection des occupants et la sécurité des véhicules électriques ; il a également souligné l'importance des travaux du GRSP dans le domaine de la sécurité des piétons.

XXII. Élection du Bureau (point 21 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSP-68-30.

37. Conformément à l'article 37 de son règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son Bureau. Les représentants des Parties contractantes présents et votants ont réélu à l'unanimité M. M. Koubek (États-Unis d'Amérique) Président et M. H. G. Kim (République de Corée) Vice-Président pour les sessions prévues en 2021 (GRSP-68-30).

38. Le GRSP a pris note de la proposition de candidature de l'Espagne (M. Victor Calzadilla) pour un deuxième Vice-Président, qui avait été reçue le matin du premier jour de la réunion. Le Président a fait part de ses préoccupations concernant non pas la personne, mais les aspects procéduraires de la proposition et le précédent qu'elle pourrait créer pour l'avenir. Les experts de l'Allemagne, des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie, du Japon, des Pays-Bas, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, de la Suède et de la Suisse ont convenu de demander l'avis de l'AC.2 sur l'augmentation du nombre de vice-présidents du GRSP. Il a été demandé au Président de consulter à ce sujet l'AC.2 à sa session de mars 2021.

XXIII. Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : Document informel GRSP-68-19.

39. L'expert du Japon a présenté un exposé (GRSP-68-19) sur diverses questions examinées par son pays pour promouvoir la politique des transports en plus de la sécurité routière. Il a souligné les besoins et les préférences des utilisateurs dans le domaine de la micromobilité. Le GRSP est parvenu à la même conclusion que pour le point 15 de l'ordre du jour (voir le paragraphe 29 ci-dessus).

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

40. L'expert du Japon, ambassadeur IWVTA auprès du GRSP, a informé ce dernier de l'adoption de l'amendement 3 au Règlement ONU n° 0 à la session de novembre 2020 du WP.29 (voir ECE/TRANS/WP.29/2020/101). Il a également fait part au GRSP de modifications mineures apportées aux directives générales concernant les dispositions transitoires (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2).

C. Points à retenir de la session de novembre 2020 du WP.29

Document(s) : Document informel GRSP-68-21.

41. Le Secrétaire a rendu compte des principaux faits (GRSP-68-21) de la 182^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1155).

D. Machine tridimensionnelle point H

42. L'expert de l'Espagne a fait part des progrès du groupe de travail informel de la machine 3-D H. Il a annoncé son intention de soumettre une proposition d'amendement à la Résolution d'ensemble 3 (R.E.3) à la session de mai 2021 du GRSP. Celui-ci a toutefois noté que le groupe de travail informel avait pour objectif d'harmoniser les spécifications et de les inclure dans la Résolution mutuelle n° 1, à laquelle les Règlements ONU et les RTM ONU feraient référence. Les experts de l'OICA et de la CLEPA ont exprimé leur souhait de participer aux activités du groupe de travail informel et d'être tenus informés des prochaines réunions.

E. Systèmes de transport intelligents

Document(s) : Document informel GRSP-68-32.

43. Le GRSP a été informé de la proposition de feuille de route sur les systèmes de transport intelligents qui serait présentée à la session de février 2021 du CTI (GRSP-68-32). Le Secrétaire du GRVA avait demandé que les observations des experts du GRSP sur la question lui soient envoyées avant le lundi 14 décembre 2020.

F. Enfants oubliés dans des véhicules

44. L'expert de la CE a demandé à l'expert de l'Italie de faire le point sur les mesures adoptées dans son pays pour faire face à ce problème. L'expert de l'Italie a informé le GRSP qu'aucune donnée n'était encore disponible. Il a ajouté que les solutions techniques bénéficiaient actuellement d'incitations fiscales, mais qu'elles ne faisaient pas l'objet d'une réglementation. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'informations fournies par l'expert de l'Italie.

G. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques)

45. L'expert de l'OICA a porté à la connaissance du GRSP la déclaration qu'il avait faite à la session de novembre 2020 du WP.29 au sujet du champ d'application du Règlement ONU n° 100, série 03 d'amendements, à aligner sur celui du RTM ONU n° 20 (voir ECE/TRANS/WP.29/1155, par. 103). Il a informé le GRSP de son étude sur cette question et annoncé une éventuelle proposition à la prochaine session du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques ou à la session de mai 2021 du GRSP.

H. Règlement technique mondial ONU n° 7 (Appuie-tête)

46. Le GRSP a tenu un débat sur ce sujet au titre du point 16 de l'ordre du jour (voir par. 30 ci-dessus).

I. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size)

Document(s) : Document informel GRSP-68-16.

47. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-68-16 visant à clarifier la question des ancrages ISOFIX sur les sièges qui sont en permanence tournés vers l'arrière. L'expert de l'OICA a demandé une discussion plus approfondie pour développer la proposition. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de mai 2021, sur la base des résultats des travaux d'un groupe de parties intéressées comprenant les experts de l'Allemagne, de la Suède, de la CLEPA et de l'OICA.

J. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L)

Document(s) : Document informel GRSP-68-22.

48. L'expert de l'IMMA a présenté un exposé (GRSP-68-22) sur la nécessité d'établir des prescriptions spécifiques pour les systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) interchangeables. Il a précisé que les SRSEE interchangeables pouvaient être montés sur différents modèles de véhicules, selon différentes positions de montage. Il a ajouté que dans l'optique d'un fonctionnement sûr d'un SRSEE interchangeable dans différentes orientations et pour éviter de multiplier les essais pour chaque conception de véhicule, il proposerait d'introduire des conditions d'essai plus strictes dans le Règlement ONU. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une éventuelle proposition de l'IMMA.

K. Ordre du jour provisoire de la prochaine session

Document(s) : Document informel GRSP-68-28.

49. Le GRSP a pris note de la proposition d'ordre du jour de sa soixante-neuvième session (GRSP-68-28), qui doit se tenir à Genève du 17 mai (14 h 30) au 21 mai (12 h 30) 2021. Le Groupe de travail a noté que le délai de soumission des documents officiels au secrétariat était le 19 février 2021, soit douze semaines avant la session. Il 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 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° 16 (Ceintures de sécurité).
7. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
8. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).
9. Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).
10. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral).

11. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
12. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants).
13. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
14. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau).
15. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
16. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
17. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size).
18. Résolution mutuelle n° 1.
19. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar.
20. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules.
21. Stratégie du Comité des transports intérieurs.
22. Liste des travaux prioritaires du GRSP.
23. 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 2021 du WP.29 ;
 - d) Machine tridimensionnelle point H ;
 - e) Systèmes de transport intelligents ;
 - f) Enfants oubliés dans des véhicules.

L. Décisions adoptées selon la procédure d'approbation tacite

Document(s) : ECE/EX/2020/L.12 ;
Document informel GRSP-68-29-Rev.2.

50. Le GRSP a approuvé la liste des principales décisions (document GRSP-68-29-Rev.2, tel que reproduit à l'annexe V du présent rapport) prises au cours de la session pour approbation par procédure tacite de 72 heures par les délégations ayant participé à la session, dans le cadre des procédures spéciales établies pour la période de la pandémie de COVID-19 (ECE/EX/2020/L.12).

Annexe I

[Anglais uniquement]

List of informal documents (GRSP-68-...) 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/ Rev.1	GRSP/Chair	1	E	Running order of the 68th session of GRSP	(a)
02/ Rev.2	Japan/CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
03	Spain	17	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG IWG-STCBC)	(a)
04	GRSP/Chair	1	E	Annotated agenda	(a)
05	CLEPA	12	E	Proposal for the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(c)
06	Rep. of Korea	16	E	KNCAP results of Micro-Mobility (L7 Category vehicles)	(a)
07	Sweden	16	E	What can we do in GRSP to get the same protection level for female occupants as for male?	(a)
08/ Rev.1	Sweden	16	E	Does female occupants have the same protection level as male occupants?	(a)
09	Sweden	8	E	Proposal for Supplement 1 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(a)
10	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to CLEPA neck load limits proposal	(a)
11/ Rev.2	CLEPA	11	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments	(d)
12	Germany	16	E	Dummies into UN Mutual Resolution No. 1	(a)
13	Spain	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(c)
14	Rep. of Korea	2(b)	E	Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
15	Israel	8	E	UN Regulation No. 22, 06 series of amendments	(a)
16	The Netherlands	22(i)	E	Proposal for supplement 1 to UN Regulation No. 145 (ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-size))	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
17	Secretariat	1	E	Virtual meeting guidelines	(a)
18	OICA	14	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) – document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18	(c)
19	Japan	22(a)	E	Initiatives and Approaches to Small-sized Mobility	(a)
20	Japan	8	E	Proposal for Supplement 1 to the 04 series of amendment and Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(b)
21	Secretariat	22(c)	E	Highlights of WP.29 November 2020 session	(a)
22	IMMA	22(j)	E	Updates to UN Regulation No. 136 (Electric vehicles of category L (EV-L))	(a)
23	United Kingdom	16	E	Draft Mutual Resolution No. 1 Addendum 1	(a)
24	The Netherlands	9	E	Belt guide device	(a)
25/ Rev.1	CLEPA	12	E	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
26	Spain	12	E	Effects of Q1.5 chin-thorax contact in measuring upper neck force	(a)
27	Poland	9	E	Smart Kid Belt - Clarification to SKB dynamic test performance	(a)
28	GRSP/Chair	22(k)	E	Provisional agenda for the May 2021 session of GRSP	(b)
29/ Rev.2	GRSP/Chair	22(l)	E	Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation - Of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2020	(a)
30	GRSP/Chair	21	E	Election of officers for the year 2021	(d)
31/ Rev.1	Japan	7	E	Japan comments regarding the test procedure for the height of head restraints in the case of vehicles having a low roof construction	(a)
32	Secretariat	22(e)	E	Draft revisions of the ECE Road Map on Intelligent Transport Systems	(a)
33	The Netherlands	9	E	Invalid Approval E20 44R 044013 belt-guide	(d)

Notes:

- (a) Consideration completed or superseded.
- (b) Continue consideration at the next session with an official symbol.
- (c) Continue consideration at the next session as an informal document.
- (d) Adopted and to be submitted to WP.29.

Annexe II

Homologation non valable : E20 44R 044013 – dispositif de guidage de la ceinture

Texte adopté sur la base du document GRSP-68-33 (voir par. 17 du présent rapport)

A. Historique

Rapport de la cinquantième session du GRSP (décembre 2011) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/50, par. 30).

Discussion sur l'homologation délivrée pour un dispositif de guidage de la ceinture comparable à celui homologué par la Pologne.

Retrait de l'homologation.

Documents de référence :

GRSP-50-09 (CLEPA)

GRSP-50-25 (CLEPA)

GRSP-50-34 (FRANCE/ALLEMAGNE)

GRSP-51-31 (PAYS-BAS)

GRSP-66-30 (ESPAGNE)

GRSP-66-38 (JAPON)

GRSP-67-05 (PAYS-BAS)

GRSP-67-36 (Consumers International/ANEC)

GRSP-68-24 (PAYS-BAS)

Et aussi :

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/kindersicherheit/smart-kid-belt/>

<https://www.which.co.uk/news/2020/11/dont-buy-this-potentially-dangerous-child-car-seat-accessory/>

L'ADAC (organisation allemande d'assistance aux automobilistes) et Consumers International ont effectué des essais dans une carrosserie de voiture, à l'aide de mannequins Q, lesquels ont confirmé les conclusions du document GRSP-68-24 et la sensibilité du dispositif de guidage de la ceinture homologué par la Pologne, susceptible d'entraîner des blessures abdominales.

B. Déclarations

- a) Le guide de ceinture est un dispositif de confort ; le comportement du dispositif est très similaire à celui de la ceinture pour adultes.
- b) Les Règlements ONU n^{os} 44 (série 04 d'amendements) et 129 offrent tous deux une procédure d'essai simplifiée comprenant des prescriptions d'essais statiques et dynamiques.
- c) Restrictions relatives au véhicule d'essai et aux mannequins d'essai (mannequins P et Q) utilisés.

- d) Même un mannequin sur le banc d'essai, ne portant que la ceinture de sécurité pour adultes, tant pour les procédures que pour les mannequins, obtient un résultat valable en ce qui concerne la conformité aux exigences dynamiques uniquement.
- e) Un dispositif de retenue pour enfants doit offrir une protection dans toutes sortes d'accidents. Pas seulement pour une direction de 0 degré vers l'avant sur un banc d'essai.
- f) Il ne s'agit pas d'une différence d'interprétation. Plusieurs prescriptions du Règlement ONU n° 44 (série 04 d'amendements) ne sont tout simplement pas respectées.
- g) À quoi bon discuter pendant plusieurs années avant de parvenir à une conclusion ?
- h) Proposition d'effectuer davantage d'essais conformément au Règlement ECE R44.04. Pourquoi ? Le résultat en est déjà connu : cela ne fera qu'accroître le retard.
- i) Les Pays-Bas cherchent à obtenir le soutien des Parties contractantes afin d'inclure dans le rapport de la soixante-huitième session du GRSP une déclaration claire qui comprendrait les éléments suivants :
 - i) Le dispositif de guidage de la ceinture ne répond pas aux exigences réglementaires ;
 - ii) Il n'est pas possible de mettre ce dispositif en conformité avec les exigences réglementaires ;
 - iii) L'homologation E20 44R 04 4013 est dépourvue de fondement juridique ;
 - iv) Par conséquent, l'homologation n'est pas valable ;
 - v) Le GRSP demande instamment à la Pologne de retirer son homologation.

Annexe III

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15 adoptés (voir par. 22 du présent rapport)

...

Ajouter le nouveau paragraphe 14.2.11, libellé comme suit :

- « 14.2.11 Pour les systèmes améliorés de retenue pour enfants qui ne sont pas accompagnés d'une version papier du mode d'emploi, les renseignements ci-dessous doivent être indiqués de façon clairement visible à l'extérieur de l'emballage, dans la langue du pays :

<p>“IMPORTANT – CE PRODUIT N’EST PAS ACCOMPAGNÉ D’UN MODE D’EMPLOI SUR SUPPORT PAPIER.</p> <p>LE MODE D’EMPLOI PEUT ÊTRE CONSULTÉ AU MOYEN DU CODE QR*</p> <p>LE MODE D’EMPLOI PEUT ÊTRE CONSULTÉ À L’ADRESSE <u>XXXXXX</u></p>
--

».

...

Paragraphe 14.4.2, lire :

- « 14.4.2 Un lien Web **et** un code QR permettant de consulter, en version numérique, les indications prévues au paragraphe 14.3. La page Web vers laquelle mènent le lien **et** le code QR doit être rédigée dans la langue du pays où le système va être vendu, ou il doit être possible de choisir la langue en haut de cette page. La version numérique doit être proposée dans un format imprimable **et doit être disponible pendant toute la durée de vie du produit, et au moins 10 ans à compter du moment où la production est définitivement arrêtée. Une déclaration, annexée à la documentation relative à l'homologation, confirmant que ces informations seront disponibles pendant au moins 10 ans après l'arrêt de la production, doit être fournie par le fabricant. Le consommateur ne doit pas avoir à entrer des données personnelles sur le site Web avant de pouvoir accéder au mode d'emploi numérique ;** ».

...

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16 adoptés (voir par. 22 du présent rapport)

...

Paragraphe 7.3.2, lire :

- « 7.3.2 Les méthodes d'étalonnage et de mesure doivent être conformes aux dispositions de la norme ISO 6487-2015 dans sa dernière version ; l'appareillage de la chaîne de mesure doit satisfaire aux spécifications applicables à la classe de fréquence CFC 60. ».

...

Paragraphe 7.5, lire :

- « 7.5 Les méthodes de mesure doivent être conformes à celles définies dans la norme ISO 6487 **et à la convention établie dans le document J211 de la Society of Automotive Engineers (SAE) sur les signes correspondant aux systèmes de coordonnées**. La classe de fréquence doit s'établir comme suit :

Tableau 10

Type de mesure	CFC(F_H)	Fréquence de coupure (F_N)
Accélération du chariot	60	voir ISO 6487, annexe A-2015
Charges supportées par la ceinture	60	voir ISO 6487, annexe A-2015
Accélération du thorax	180	voir ISO 6487, annexe A-2015
Accélération de la tête	1 000	1 650 Hz
Force supportée par le haut de la nuque	1 000	1 650 Hz
Moment du haut de la nuque	600	1 000 Hz
Déformation du thorax	600	1 000 Hz
Pression abdominale	180	voir ISO 6487, annexe A-2015

».

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18 adoptés (voir par. 22 du présent rapport)

Paragraphe 2.7.3, lire :

- « 2.7.3 “Dispositif à ceinture, spécifique à un véhicule”, une catégorie de dispositifs améliorés de retenue pour enfants comprenant des dispositifs fixés à certains types de véhicules au moyen de la ceinture de sécurité du véhicule, **éventuellement combinée à d'autres moyens de fixation**. ».

...

Paragraphe 6.1.2.4, lire :

- « 6.1.2.4 Pour la catégorie des “dispositifs à ceinture spécifiques à un véhicule”, principalement au moyen de la ceinture de sécurité pour adultes, **éventuellement combinée à d'autres moyens de fixation utilisant les points d'ancrage du véhicule ou les surfaces de contact avec le plancher (par exemple, des fixations supérieures, des jambes de force ou d'autres moyens)**. Tous les points d'ancrage nécessaires pour fixer un système amélioré de retenue pour enfants orienté vers l'arrière doivent être contrôlés conformément à l'annexe 24. ».

...

Annexe IV

[Anglais uniquement]

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	June 2022	[...]
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	

Annexe V

Décisions soumises à la procédure d'approbation tacite suite aux séances officielles avec participation à distance du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), 11 décembre 2020

Texte adopté sur la base du document GRSP-68-29-Rev.2 (voir par. 50 du présent rapport)

<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Document n° (lien)</i>	<i>Décision</i>
1	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-11f.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-01r1e.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-17e.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-04.pdf	Conformément à l'article 7 du chapitre III du Règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1) du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), le GRSP a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/11) proposé pour la soixante-huitième session, l'ordre d'examen des points (GRSP-68-01-Rev.1), les directives pour les réunions virtuelles (GRSP-68-17) et les annotations (GRSP-68-04).
9	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-33e.pdf	En ce qui concerne le débat sur le guide de ceinture dont le type a été homologué par la Pologne, l'expert des Pays-Bas a demandé un réexamen remettant en question la validité de cette homologation de type, ainsi qu'un vote sur la liste de mesures reproduite dans le document GRSP-68-33. La demande a été acceptée par la majorité des experts des Parties contractantes, à l'exception de l'expert de la Pologne.
10	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-13f.pdf	Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13, non modifié, pour clarifier les dispositions transitoires de la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Choc latéral). Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.
12	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-15f.pdf http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-02r2e.pdf	Le GRSP a adopté les documents suivants : <ol style="list-style-type: none"> a) ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/15, tel que modifié par le document GRSP-68-02-Rev.2, pour fournir aux consommateurs des instructions sous forme numérique ; b) ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/16, tel que modifié par le document GRSP-

<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Document n° (lien)</i>	<i>Décision</i>
	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-16f.pdf	68-25-Rev.1, concernant le modèle de procès-verbal d'essai et la méthode d'évaluation des dimensions ;
	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-25r1e.pdf	c) ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/18, tel que modifié par le document GRSP-68-11-Rev.2, afin de préciser que certains systèmes améliorés de retenue pour enfants peuvent être équipés d'une jambe de force, d'une fixation supérieure et d'une fixation inférieure.
	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-18f.pdf	
	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-11r2.pdf	
		Le secrétariat a été prié de soumettre les propositions ensemble en tant que complément 5 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants), pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.
13	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-17f.pdf	Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/17, non modifié, en vue d'utiliser pour les autobus et les camions fonctionnant à l'hydrogène une signalisation qui soit conforme à la signalisation prévue actuellement pour les autobus fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé et au gaz naturel liquéfié. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV)), pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.
15	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2020-14f.pdf	Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/14, non modifié, pour clarifier les dispositions transitoires de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue). Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 137, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1.
21	http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grsp/GRSP-68-30e.pdf	Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), le Groupe de travail a élu son président et son vice-président pour les sessions prévues en 2021.