


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-neuvième session

Genève, 17-21 mai 2021 (en ligne)

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	4
III. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 2 de l'ordre du jour)	4–6	4
A. Proposition d'amendement 3	4–5	4
B. Proposition d'amendement 4	6	5
IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 3 de l'ordre du jour)	7	6
V. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 4 de l'ordre du jour)	8	6
VI. Règlement ONU n° 12 (Mécanisme de direction) (point 5 de l'ordre du jour)	9	6
VII. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)	10	6
VIII. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour)	11–14	7
IX. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 8 de l'ordre du jour)	15–16	8
X. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 9 de l'ordre du jour)	17–18	8
XI. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 10 de l'ordre du jour)	19	9
XII. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 11 de l'ordre du jour)	20	9
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	10
XV.	Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 14 de l'ordre du jour).....	26–27	11
XVI.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 15 de l'ordre du jour).....	28	11
XVII.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 16 de l'ordre du jour).....	29	11
XVIII.	Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) (point 17 de l'ordre du jour).....	30	11
XIX.	Résolution mutuelle n° 1 (point 18 de l'ordre du jour).....	31–32	12
XX.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 19 de l'ordre du jour).....	33	13
XXI.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 20 de l'ordre du jour).....	34	13
XXII.	Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 21 de l'ordre du jour).....	35	13
XXIII.	Liste des travaux prioritaires du GRSP (point 22 de l'ordre du jour).....	36	13
XXIV.	Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour).....	37–49	13
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	37	13
B.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).....	38	14
C.	Points à retenir de la session de mars 2021 du WP.29.....	39	14
D.	Machine tridimensionnelle de positionnement du point H.....	40	14
E.	Systèmes de transport intelligents.....	41	14
F.	Enfants oubliés dans des véhicules.....	42–43	14
G.	Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).....	44–45	14
H.	Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière).....	46	15
I.	Amendements communs aux Règlements ONU n°s 94, 95, 137 et 153 (Véhicules électriques de la catégorie L).....	47	15
J.	Décisions adoptées selon la procédure d'approbation tacite.....	48	15
K.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session.....	49	16

Annexes

I.	List of informal documents (GRSP-69-...) distributed without an official symbol during the session.....	17
II.	Projet d'amendement à l'autorisation d'élaborer des amendements au Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) n° 9 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31).....	20
III.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).....	22
IV.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).....	23
V.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).....	24
VI.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau).....	29
VII.	Projets d'amendements à la Résolution mutuelle n° 1.....	30
VIII.	Projets d'amendements à la liste des travaux prioritaires du GRSP.....	31

IX.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).....	39
X.	Projets d'amendements communs aux Règlements n°s 94, 95, 137 et 153.....	40
XI.	List of GRSP informal working groups.....	41
XII.	Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 21 May 2021	42

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-neuvième session à Genève, du 17 au 21 mai 2021, sous forme virtuelle¹. La session a été présidée par M. Martin Koubek (États-Unis d'Amérique). Ont participé aux travaux, 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, Belgique, 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 et Turquie. 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), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), 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), Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports (EUROMED) 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/2021/1
Documents informels GRSP-69-12, GRSP-69-27 et GRSP-69-33-Rev.1.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour sa soixante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/1), l'ordre d'examen des points (GRSP-69-27), les directives concernant les réunions virtuelles (GRSP-69-12) et les annotations (GRSP-68-33-Rev.1). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure dans l'annexe XI 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) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/53 et
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/54
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31
Documents informels GRSP-65-17 et GRSP-69-43-Rev.1.

4. Le Président du GRSP a informé ce dernier de la discussion qui avait eu lieu lors de la session de mars 2021 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) (voir ECE/TRANS/WP.29/1157, par. 143 à 148). Il a rappelé que le Comité exécutif était convenu de différer le vote sur ce point de l'ordre du jour à sa session de juin 2021, dans l'attente de nouvelles discussions concernant la proposition d'amendement 3 au Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 9 lors de la prochaine session du GRSP, qui devait se tenir en mai 2021. Il a également rappelé que le Comité exécutif avait demandé au Groupe de travail d'accorder la priorité absolue à cette question et de faire rapport à l'AC.3 et au WP.29 dans

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

la plus grande urgence sur les progrès réalisés en vue de résoudre les questions en suspens dans ce contexte. Il a poursuivi en disant qu'à cette fin il avait contacté les Parties contractantes concernées, y compris le Président de l'AC.3 et le Secrétaire du GRSP, pour qu'elles se réunissent dans les meilleurs délais, et a demandé à la nouvelle experte représentant les États-Unis d'Amérique de rendre compte de l'évolution de la situation depuis la dernière session du WP.29. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP de la réunion des experts intéressés qui s'était tenue virtuellement le 23 avril, au cours de laquelle les experts des États-Unis d'Amérique et de l'Allemagne, notamment, avaient présenté les résultats et les conclusions de leurs experts respectifs. Il avait été convenu que de plus amples discussions étaient justifiées et qu'elles devaient inclure des représentants du secteur d'activité. Pendant ce temps, les États-Unis d'Amérique et l'Allemagne avaient poursuivi le dialogue et les échanges de vues et d'informations techniques pour trouver une solution. L'experte des États-Unis d'Amérique a également ajouté que les experts s'étaient réunis le lundi 17 mai, juste avant la réunion du GRSP, et étaient convenus de mettre en place dès que possible une équipe spéciale pour résoudre la question entre les sessions du GRSP de mai et de décembre 2021. Elle supposait que la première réunion de l'équipe spéciale se tiendrait le 14 juin et que, très probablement, une proposition serait prête pour la réunion du GRSP en décembre 2021. Les experts de l'Allemagne, de la CE, du Canada, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Japon, des Pays-Bas et de la République de Corée ont soutenu l'approche des États-Unis d'Amérique et souligné l'importance du calendrier. L'experte des États-Unis d'Amérique a proposé d'inclure d'autres questions pertinentes dans le programme de travail de l'équipe spéciale. L'expert de l'OICA a souligné l'importance de ne pas retarder l'établissement de la version finale de l'élargissement de la zone d'impact, expliquant qu'il s'agissait d'une nécessité urgente en raison des prescriptions du Règlement de sécurité générale de l'Union européenne qui étaient déjà décidées en général (y compris les dates d'application), mais qui étaient actuellement en cours d'élaboration dans le cadre du Règlement ONU n° 127. Il craignait que si ces sujets étaient renvoyés au RTM n° 9, les délais ne soient pas respectés, créant ainsi un vide juridique pour le secteur d'activité. Les experts des Pays-Bas et des États-Unis d'Amérique ont présenté le document GRSP-69-43-Rev.1, modifiant l'autorisation précédente d'élaborer l'amendement 3 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31). Le GRSP a recommandé, à titre provisoire, que le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31/Rev.1, tel qu'il est reproduit à l'annexe II du présent rapport, soumette une demande révisée d'autorisation de travaux pour la mise au point de l'amendement 3 au RTM ONU n° 9 (Sécurité des piétons), pour examen à la session de juin 2021 de l'AC.3. Afin de s'assurer que les travaux se déroulent dans les temps, le GRSP a accepté de créer une équipe spéciale, et il a été recommandé de retirer l'actuelle proposition d'amendement 3 de l'examen et du vote lors de la session de juin 2021 de l'AC.3. En outre, le GRSP a décidé de transmettre les documents relevant du point 11 de l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 et GRSP-69-21-Rev.1) à l'équipe spéciale pour examen (voir par. 20 ci-dessous).

5. Concernant la question des variations de la hauteur du véhicule liées à des systèmes de suspension réglables, l'expert de l'Allemagne a retiré le document GRSP-65-17 et informé le GRSP qu'une proposition révisée serait soumise à la session de décembre 2021.

B. Proposition d'amendement 4

Document(s) : Document informel GRSP-69-20.

6. L'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-69-20, contenant le rapport d'activité du groupe de travail informel des dispositifs actifs de protection des piétons. Il a confirmé la déclaration qu'il avait faite à la session de décembre 2020 du GRSP, à savoir 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. En conséquence, il a demandé la prolongation du mandat du groupe jusqu'en novembre 2022. Dans l'intervalle, il a demandé la position officielle des Parties contractantes sur l'application de la méthode de simulation numérique aux prescriptions proposées pour le Règlement ONU/RTM ONU. Il a expliqué que cela constituerait le cœur des amendements proposés et qu'en cas de réponse négative

des Parties contractantes, cela aurait un effet négatif sur le travail effectué jusqu'alors par le groupe de travail informel. Le GRSP a approuvé la demande de l'expert de la République de Corée de prolonger le mandat du groupe de travail informel afin de demander l'approbation du WP.29 et de l'AC.3 lors de leurs sessions de juin 2021. En outre, le GRSP a demandé aux experts des Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 de fournir une réponse au Président du groupe de travail informel concernant la méthode de simulation au plus tard pour la session de décembre 2021 du GRSP. L'experte des États-Unis d'Amérique a annoncé sa participation à la prochaine réunion du groupe de travail informel.

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

Document(s) : Document informel GRSP-69-37.

7. Le Président du groupe de travail informel des véhicules à hydrogène et à pile à combustible a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux de son groupe sur la phase 2 du RTM ONU n° 13, au nom des coresponsables (États-Unis d'Amérique, Japon, République de Corée et Union européenne), en se référant au document GRSP-69-37.

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

Document(s) : Document informel GRSP-69-38.

8. Le Président du groupe de travail informel a rendu compte de l'avancement des travaux de la réunion de son groupe au nom des coresponsables (Chine, États-Unis d'Amérique, Japon et Union européenne) et de tous les membres du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU n° 20, en se référant au document GRSP-69-38. Le GRSP a noté que le groupe de travail informel avait demandé une prolongation de son mandat de dix-huit mois (juin 2023), ce qui permettrait d'envisager le vote formel sur la phase 2 du RTM ONU lors des sessions de l'AC.3 en mars ou novembre 2024. Le GRSP a approuvé la demande du Président de solliciter l'approbation de l'AC.3 lors de sa session de juin 2021.

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

Document(s) : Document informel GRSP-69-08.

9. Le GRSP a noté que l'expert des Pays-Bas avait présenté une proposition (GRSP-69-08) 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 avait été convenu pour le Règlement ONU n° 94 (Protection contre le choc avant). Il a demandé au secrétariat de distribuer le document GRSP-69-08 sous une cote officielle à sa session de décembre 2021, en attendant une nouvelle révision devant être soumise par l'expert des Pays-Bas avant la date limite de soumission des documents officiels.

VII. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9
Document informel GRSP-69-35.

10. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9, concernant le nombre minimal d'ancrages inférieurs pour les sièges rabattables. Dans le même temps, le GRSP a examiné le document GRSP-69-35 visant à remplacer la référence à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (annexe 13, appendice 1)

par une référence au Règlement ONU n° 16, annexe 16, dans la note sur les deux ancrages. Il a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projets de complément 9 à la série 07 d'amendements, de complément 1 à la série 08 d'amendements et de complément 2 à la série 09 d'amendements au Règlement ONU n° 14, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et du Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1).

VIII. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/16
Documents informels GRSP-66-08, GRSP-66-14, GRSP-69-23
et GRSP-69-24.

11. Le GRSP a examiné et adopté sans modifications le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10, visant à corriger une omission dans le paragraphe 3 du Règlement ONU, en ce qui concerne les informations sur les témoins de port de ceinture, et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/16, en tant que correction apportée à la rubrique 3.3 de la fiche de communication (certificat). Le secrétariat a été chargé de soumettre les propositions en tant que projet de complément 7 à la série 07 d'amendements, projet de complément 3 à la série 08 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10) et projet de rectificatif 1 au complément 12 à la série 06 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/16) au Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité), pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

12. Le GRSP a repris l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 et GRSP-66-14, relatifs à la possibilité d'une solution de rechange (au choix du constructeur) à la désactivation des coussins gonflables avant en combinaison avec des dispositifs de retenue pour enfants orientés vers l'arrière sur le siège arrière. L'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles a précisé que des réunions informelles avaient eu lieu pour expliquer la proposition et que celle-ci avait reçu un soutien général. Cependant, il a expliqué que des recherches supplémentaires étaient nécessaires sur la technologie des coussins gonflables souples et a demandé au GRSP un retour d'information sur ce sujet. L'expert du Royaume-Uni a exprimé ses préoccupations quant à la proposition et demandé des preuves et des justifications solides en vue d'une proposition révisée. L'expert de la CE a précisé qu'il devait consulter les États membres de l'Union européenne (UE) pour savoir si cette approche, qui consiste à placer un dispositif de retenue pour enfants orienté vers l'arrière sur un emplacement doté d'un coussin gonflable avant actif, était acceptable ou non, car elle n'était pas compatible avec la directive 91/671/CEE sur le port de la ceinture de sécurité et devait être modifiée en conséquence. Il était donc nécessaire d'avoir une vision d'ensemble des points de vue des États membres de l'UE. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2021 sur la base d'une proposition révisée par l'expert de l'OICA en consultation avec les parties intéressées.

13. L'expert du Japon a présenté le document GRSP-69-23, à l'aide d'un exposé (GRSP-69-24), qui vise à résoudre le problème de la ceinture de sécurité qui remonte jusqu'au cou, ainsi que celui du glissement de l'occupant sous la ceinture, qui se produisent dans certains cas lorsque le siège rehausseur est fixé au véhicule par une attache ISOFIX, ce qui accroît le risque de blessures au cou et à l'abdomen de l'enfant occupant ledit siège. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont émis une réserve pour complément d'étude de la proposition. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2021 et prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-69-23 sous une cote officielle à sa prochaine session.

14. Le Groupe de travail est convenu de reporter à sa session de décembre 2021 l'examen du 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.

IX. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12
Documents informels GRSP-69-02, GRSP-69-06 et GRSP-69-34.

15. L'expert du Japon a redit sa préoccupation concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12, soumis par l'expert de l'OICA, tendant à préciser la procédure d'essai en ce qui concerne la hauteur des appuie-tête pour les véhicules dont le toit est bas (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/68, par. 11). Il a finalement demandé un délai pour une analyse plus approfondie. Dans le même temps, l'expert de la CLEPA a demandé à participer à la consultation. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de la proposition à sa session de décembre 2021.

16. L'expert de la Norvège a présenté un exposé (GRSP-69-06) sur les principales conclusions d'un rapport (GRSP-69-02) de l'autorité norvégienne chargée des enquêtes de sécurité (NSIA) concernant une collision frontale à grande vitesse. Il a ajouté que la collision s'était produite entre une voiture de tourisme et une fourgonnette et que deux passagers assis dans la rangée de sièges arrière étaient décédés lors de cette collision, notamment en raison du déplacement des bagages, tandis que les passagers assis à l'avant avaient subi des blessures mineures. L'expert de Consumers International (CI) a proposé que des prescriptions plus strictes en matière de résistance des sièges arrière soient introduites dans le Règlement ONU. L'expert de la CE a déclaré son intention d'étudier le cas et de faire un rapport lors des prochaines sessions du GRSP. L'expert de l'OICA a fait valoir que la vitesse d'impact (80 km/h) de l'accident signalé était supérieure à la vitesse prise en compte dans le Règlement ONU. En outre, il a suggéré que des règles de circulation internationales harmonisées sur l'obligation d'arrimer les bagages devraient également être envisagées. Le Groupe de travail est convenu de reprendre l'examen de cette question et de reporter l'examen du document informel GRSP-69-34 à sa session de décembre 2021.

X. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/15
Documents informels GRSP-69-17, GRSP-69-18, GRSP-69-19,
GRSP-69-26, GRSP-69-32 et GRSP-69-36.

17. L'expert de l'Italie, Président du groupe spécial des casques de protection, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13, au moyen d'un exposé (GRSP-69-19), afin de répondre à la nécessité d'un texte qui puisse être appliqué de manière pratique jusqu'à ce que des dispositions spéciales pour l'homologation de type des accessoires de casque aient été définies. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13, tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport (GRSP-69-17). Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 22 (Casques de protection), pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

18. Le GRSP a également pris note du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/15, modifié par le document informel GRSP-69-18, qui vise à empêcher l'invalidation d'une homologation ONU par l'utilisation d'un produit non d'origine. La proposition a fait l'objet d'observations de la part des experts d'Euromed (GRSP-69-26) et de propositions de modifications de la part de l'expert italien (GRSP-69-32). Le Président du GRSP et le Président du groupe spécial des casques de protection. L'expert d'Euromed a fait valoir que, par souci de transparence, il était souhaitable de créer un groupe de travail informel, et il a présenté le mandat de ce groupe (GRSP-69-36). Toutefois, des inquiétudes ont été exprimées quant au nombre d'experts intéressés et à la nécessité d'être beaucoup plus réactif pour proposer une solution possible à la session de décembre 2021. Suite à la suggestion de l'expert des Pays-Bas, le GRSP a accepté de poursuivre les activités du groupe

spécial et demandé au secrétariat de fournir une page wiki sur le site Web de la CEE. Entre-temps, il a été précisé que les règlements intérieurs des groupes de travail informels, des groupes de travail spéciaux et des équipes spéciales devaient être les mêmes que ceux du groupe parent. En conséquence, le GRSP a rappelé à tous les présidents et secrétaires des groupes susmentionnés de vérifier la cohérence des accréditations des participants et d'obtenir les renoncements aux droits d'auteur pour les documents publiés sur le site Web de la CEE. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur cette question en attendant les résultats des discussions du groupe spécial sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/15, GRSP-69-26, GRSP-69-32 et GRSP-69-36.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/8.

19. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/8 sans le modifier, en vue d'apporter de nouveaux amendements au champ d'application actuel du Règlement ONU n° 95 (Choc latéral), proposant la suppression de la restriction relative à la masse, récemment introduite pour les véhicules de la catégorie M₁, tout en tenant compte de la situation particulière des véhicules lourds de la catégorie M₁ dont les places assises sont hautes. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la série 04 et de complément 2 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

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-69-21-Rev.1.

20. Le GRSP a décidé de transmettre les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 et GRSP-69-21-Rev.1 à l'équipe spéciale de la sécurité des piétons (voir le paragraphe 4 ci-dessus) afin de maintenir l'alignement entre le RTM ONU n° 9 et le Règlement ONU n° 127.

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/2021/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7
Documents informels GRSP-68-13, GRSP-69-09 et GRSP-69-25.

21. Le GRSP a examiné le document GRSP-69-09, concernant l'interprétation de l'expert des Pays-Bas sur la manière dont l'expression « un seul trajet de la ceinture » est définie par le texte actuel du Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants). L'expert demandait également conseil au GRSP sur la manière de traiter à l'avenir les questions de ce type. Le Groupe de travail a accepté l'interprétation qu'il a fournie :

« L'expression "un seul trajet de la ceinture" doit être interprétée de manière stricte ; seules les attaches asymétriques peuvent encore être considérées comme "un seul trajet de la ceinture" ».

Le GRSP est convenu qu'une telle interprétation ne nécessiterait pas de modifier le texte actuel du Règlement ONU n° 129. En outre, il a décidé que cette décision serait rapportée

oralement par son Président à la session de juin 2021 du WP.29, ainsi que la demande de conseils pour traiter la question des interprétations de ce type de manière plus coordonnée dans le cadre des travaux du WP.29 et de ses organes subsidiaires.

22. Le GRSP a également adopté les documents suivants : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6, tous non modifiés, qui précisent l'application des procédures d'essais dynamiques aux systèmes améliorés de retenue pour enfants. Le secrétariat a été prié de soumettre les propositions pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1, ainsi que pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2021 du WP.29 et de l'AC.1, en tant que projets de :

a) Complément 11 à la version initiale du Règlement ONU n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3) ;

b) Complément 8 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4) ;

c) Complément 7 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5) ;

d) Complément 6 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6). Dans le même temps, le GRSP a précisé que les systèmes améliorés de retenue pour enfants intégrés étaient définis dans le Règlement ONU n° 129 depuis la série 03 d'amendements audit Règlement.

23. L'experte de l'Espagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 afin de préciser la manière d'évaluer la retenue de la tête et aussi de prolonger le délai pour cette évaluation. L'expert de la CE a émis une réserve pour complément d'étude de la proposition. Le Groupe de travail est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2021.

24. Enfin, l'expert du Japon a présenté le document GRSP-69-25 afin d'informer le GRSP des résultats des essais réalisés dans son pays concernant le choc frontal en utilisant le mannequin Q1.5 et quatre types de système amélioré de retenue pour enfants homologués conformément au Règlement ONU et en se concentrant sur l'effet du contact entre le menton et la poitrine sur la blessure au cou du mannequin. L'experte de l'Espagne s'est portée volontaire pour coopérer avec l'expert du Japon sur cette question et fournir ensemble une mise à jour lors de la session de décembre 2021 du GRSP. Dans le même temps, l'experte de l'Espagne a retiré le document GRSP-68-13.

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/2021/12

Documents informels GRSP-69-22-Rev.2 et GRSP-69-31.

25. Les experts de l'OICA ont présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12, modifié par le document GRSP-69-22-Rev.2, visant à autoriser des méthodes d'essai de substitution pour les véhicules lourds afin d'améliorer l'applicabilité des prescriptions aux véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃. Cette proposition a suscité des observations de l'expert du Japon (GRSP-69-31). Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12, tel que modifié par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projets de propositions de complément 4 à la version initiale et de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible), pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14
Document informel GRSP-69-10.

26. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14, tendant à définir des paramètres permettant une mesure reproductible de l'angle aigu alpha (α) en vue de décider si le véhicule relève ou non du champ d'application du Règlement ONU n° 135. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14, tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau), pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

27. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-69-10, qui vise à introduire des prescriptions concernant la sécurité électrique après une collision en cas de choc latéral contre un poteau, comme cela a été convenu pour le Règlement ONU n° 94 (Choc avant) et proposé pour le Règlement ONU n° 12 (voir par. 9 ci-dessus). Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-69-10 sous une cote officielle à la session de décembre 2021.

XVI. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRSP-69-13 et GRSP-69-14.

28. L'expert de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) a présenté le document GRSP-69-13, visant à mettre à jour les prescriptions relatives aux véhicules électriques de la catégorie L du Règlement ONU n° 136, en les alignant sur la nouvelle série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 100 et sur le RTM ONU n° 20. En outre, il a expliqué que la proposition comprenait de nouvelles prescriptions facultatives pour permettre le montage de systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) amovibles dans n'importe quelle orientation, afin de permettre le déploiement en toute sécurité de batteries interchangeables. Il a également mentionné le document GRSP-69-14, qui fournit une version complète du Règlement ONU modifié. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2021 et prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-69-13 sous une cote officielle à sa prochaine session.

XVII. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 16 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSP-69-11.

29. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-69-11, qui vise à clarifier les prescriptions relatives à l'ajustement du dossier du siège passager lors de l'installation du mannequin Hybrid-III femme du 5^e centile. Il a demandé un retour d'information sur sa proposition aux experts du GRSP, avant la date limite de soumission des documents officiels de la session de décembre 2021 du Groupe.

XVIII. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) (point 17 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11.

30. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11, qui vise à préciser les prescriptions relatives à l'emplacement des systèmes ISOFIX si le type de véhicule est équipé de sièges dos à la route. Le GRSP a adopté, sans modifications, le

document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11 et demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la version initiale du Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

XIX. Résolution mutuelle n° 1 (point 18 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2
Documents informels GRSP-69-01, GRSP-69-15, GRSP-69-39
et GRSP-69-42.

31. L'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2 et GRSP-69-39 (ce dernier corrigeant des erreurs typographiques) à l'aide du document GRSP-69-01, en tant que proposition d'additif 1 à la Résolution mutuelle n° 1 (Spécifications relatives à la construction, à la préparation et à la certification d'un dispositif d'essai anthropomorphique avec mannequin biofidèle homme du 50^e centile pour choc arrière (BioRID-II ONU). Il a expliqué que la structure de la proposition découlait du 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), et que le corps de la proposition présentait la conception générale du mannequin, notamment les dimensions essentielles et la manière dont elles sont vérifiées. Il a ajouté que le texte accompagnant les procédures de démontage, d'assemblage et de réglage du mannequin avait fait l'objet d'une révision éditoriale et que les marques déposées avaient été supprimées. Il a été noté que les droits d'auteur sur les dessins devaient être retirés lorsque la proposition serait finalement adoptée par le WP.29 et l'AC.3. Il a enfin exhorté le GRSP à recommander la proposition afin de permettre une mise en œuvre complète du Règlement ONU n° 17 et du RTM ONU n° 7 par les Parties contractantes aux deux accords. Les experts des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Japon et de la France ont approuvé la recommandation de l'expert du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. L'experte des États-Unis d'Amérique a approuvé en principe la proposition, mais a expliqué que son administration n'avait pas encore procédé à un examen technique complet du document et a sollicité un délai. Il a été noté qu'il restait du temps pour une éventuelle révision avant les sessions de novembre du WP.29 et de l'AC.3 et qu'il était possible d'intégrer des corrections sur une base informelle si elles ne portaient pas sur le fond. Enfin, le GRSP a recommandé le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2, tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport, et a demandé au secrétariat de le soumettre en tant que projet d'amendement 3 à la R.M.1 aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.3.

32. L'expert des Pays-Bas, s'exprimant au nom d'un fabricant de mannequins, a présenté le document GRSP-69-15, expliquant que son entreprise travaillerait avec toutes les parties intéressées par les dispositifs représentant des occupants vulnérables. Il a également offert sa pleine coopération concernant les mannequins féminins du 50^e centile et proposé de soutenir activement la Suède dans la mise au point et l'évaluation du dispositif d'essai anthropomorphique correspondant. L'experte de la Suède a présenté le document informel GRSP-69-42, confirmant le résultat d'une étude menée dans son pays, qui montre que les femmes adultes sont mal représentées par les mannequins existants. Elle a donc suggéré de commencer par former un groupe spécial pour comprendre le problème et élaborer une proposition de mandat pour un groupe de travail informel traitant les hommes et les femmes de manière égale et prenant en compte la diversité des occupants, à présenter pour la session de décembre 2021 du GRSP. Elle a également suggéré de coopérer avec les Parties contractantes et les fabricants intéressés et d'inviter les experts du Forum mondial pour la sécurité routière (WP.1) et du Groupe de travail des politiques de coopération en matière de réglementation et de normalisation (WP.6) à se joindre à eux si des questions subsistaient. Il a été noté que la participation éventuelle du WP.1 et du WP.6 devrait faire l'objet d'une consultation avec le Comité de gestion pour la coordination des travaux du WP.29 (AC.2) pour recevoir son aval. Le GRSP a accepté la suggestion de l'experte de la Suède de commencer à consulter les parties intéressées sur cette question.

XX. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 19 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSP-69-05.

33. 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 du groupe (GRSP-69-05). Elle a confirmé 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. L'expert de l'OICA a suggéré que le GRSP s'intéresse de près à cette activité et décide du type de dispositif de retenue pour enfants à envisager.

XXI. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 20 de l'ordre du jour)

34. Le Groupe de travail est convenu de reporter l'examen de cette question à sa session de décembre 2021.

XXII. Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 21 de l'ordre du jour)

35. Le Groupe de travail est convenu de reporter l'examen de cette question à sa session de décembre 2021.

XXIII. Liste des travaux prioritaires du GRSP (point 22 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRSP-69-29-Rev.2, GRSP-69-40 et WP.29-183-13.

36. Le GRSP a examiné le document GRSP-69-29, présenté par l'expert de la Commission européenne, ainsi que le document GRSP-69-40, présenté par l'experte des États-Unis d'Amérique, qui fournissent des listes actualisées des travaux prioritaires du GRSP. Le Groupe de travail a finalement adopté le document GRSP-69-29-Rev.2, tel que reproduit dans l'annexe VIII du présent rapport, et a prié le secrétariat de le soumettre à la session de juin 2021 du WP.29.

XXIV. Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour)

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

37. L'expert de la CLEPA a saisi l'occasion pour demander à toutes les Parties contractantes de faire part de leur intention concernant l'utilisation de la nouvelle disposition transitoire du Règlement ONU n° 44 (ECE/TRANS/WP.29/2020/111, complément 18 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)), adoptée lors de la session de novembre 2020 du WP.29, qui permet aux Parties contractantes de ne plus accepter d'homologation établie conformément à ce Règlement ONU à compter du 1^{er} septembre 2023. L'expert de la CE a précisé qu'à la suite de la mise en œuvre du nouveau Règlement relatif à la sécurité générale (UE) 2019/2144, tous les États membres de l'Union européenne appliqueraient cette date d'expiration. L'expert de la CLEPA a informé le GRSP que son association avait demandé la modification du RSG (UE) 2019/2144, afin d'inclure une disposition transitoire applicable dans l'Union européenne pour permettre aux dispositifs de retenue pour enfants qui sont déjà en stock dans l'UE (homologués

conformément au Règlement ONU), d'être vendus pendant des mois supplémentaires au-delà de la date susmentionnée. Le GRSP a décidé de demander aux Parties contractantes non européennes de se prononcer sur la mise en œuvre susmentionnée du complément 18 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44.

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

38. Le Groupe de travail est convenu de reporter l'examen de cette question à sa session de décembre 2021.

C. Points à retenir de la session de mars 2021 du WP.29

Document(s) : Document informel GRSP-69-28.

39. Le Secrétaire a rendu compte des principaux faits (GRSP-69-28) de la 183^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1157).

D. Machine tridimensionnelle de positionnement du point H

40. Le Groupe de travail est convenu de reporter l'examen de cette question à sa session de décembre 2021.

E. Systèmes de transport intelligents

41. Le Groupe de travail est convenu de reporter l'examen de cette question à sa session de décembre 2021.

F. Enfants oubliés dans des véhicules

Document(s) : Document informel GRSP-69-16.

42. L'expert de l'Italie a présenté le document informel GRSP-69-16, qui fait le point sur les mesures adoptées dans son pays pour faire face à ce problème. Il a précisé que, conformément à la législation nationale, l'Italie avait mis en œuvre des mesures obligatoires, à partir du 7 novembre 2019, pour les témoins d'avertissement signalant l'oubli d'un enfant lorsque des enfants de moins de 4 ans sont transportés en voiture. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'informations fournies par les experts d'autres Parties contractantes.

43. L'expert de l'Italie a demandé à corriger sa déclaration précédente, rapportée dans le procès-verbal de la session de décembre 2020 du GRSP (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/68, par. 44):

« 44. ... 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... ».

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

Document(s) : Documents informels GRSP-69-03, GRSP-69-04 et GRSP-69-30.

44. L'expert de la CLEPA a présenté une proposition (GRSP-69-04) par un exposé (GRSP-69-03) visant à clarifier les conditions spécifiques concernant l'interprétation claire d'une tension alternative (rms). Le GRSP a adopté le document GRSP-69-04 tel que reproduit à l'annexe IX du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 100 (Sécurité

des véhicules électriques), pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1.

45. L'expert de l'Association internationale des constructeurs de carrosseries et de remorques (CLCCR) a présenté le document GRSP-69-30, qui propose un futur amendement au Règlement ONU n° 100 visant à introduire des dispositions relatives à un type d'essieu électrique dans une remorque. Dans un premier temps, il a demandé l'aide d'un expert en la matière afin de vérifier les prescriptions et d'examiner les cas d'utilisation possibles de la remorque. Le Groupe de travail est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2021.

H. Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière)

Document(s) : Document informel GRSP-69-07.

46. Le GRSP a pris note du document GRSP-69-07, présenté par l'expert de l'Allemagne, qui propose d'étendre à tous les critères la condition nécessaire d'une influence sur les résultats de l'essai de choc. Le Groupe de travail est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2021. Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-69-07 sous une cote officielle à la prochaine session du GRSP.

I. Amendements communs aux Règlements ONU n°s 94, 95, 137 et 153 (Véhicules électriques de la catégorie L)

Document(s) : Document informel GRSP-69-41.

47. Se référant à l'amendement adopté au titre du point 23 g) de l'ordre du jour (voir par. 44 ci-dessus), l'expert de la CLEPA a présenté le document GRSP-69-41, visant à harmoniser les Règlements ONU n°s 94, 95, 137 et 153. Le GRSP a adopté le document GRSP-69-41, tel que reproduit à l'annexe X du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition, pour examen et mise aux voix, aux sessions de novembre 2021 du WP.29 et de l'AC.1, en tant que projet de :

- a) Complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 94 (Choc frontal) ;
- b) Complément 2 partiel (voir le paragraphe 19 ci-dessus) à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Protection contre le choc latéral) ;
- c) Complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) ;
- d) Complément 2 à la série initiale d'amendements au Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière).

J. Décisions adoptées selon la procédure d'approbation tacite

Document(s) : Document informel GRSP-69-44.

48. Le GRSP a approuvé la liste des principales décisions (document GRSP-69-44, tel que reproduit à l'annexe XII 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).

K. Ordre du jour provisoire de la prochaine session

49. Le GRSP a noté que sa soixante-dixième session devait se tenir à Genève du 7 décembre (14 h 30) au 10 décembre (12 h 30) 2021. Il a également noté que le délai de soumission des documents officiels au secrétariat était le 10 septembre 2021, soit douze semaines avant la session. Le GRSP devrait suivre l'ordre du jour provisoire reproduit ci-dessous :

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° 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° 100 (Sécurité des véhicules électriques).
10. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
11. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants).
12. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
13. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau).
14. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
15. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
16. Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière).
17. Résolution mutuelle n° 1.
18. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar.
19. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules.
20. Stratégie du Comité des transports intérieurs.
21. Liste des travaux prioritaires du GRSP.
22. Élection du Bureau.
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 des sessions de juin et novembre 2021 du WP.29 ;
 - d) Machine tridimensionnelle de positionnement du point H ;
 - e) Systèmes de transport intelligents ;
 - f) Enfants oubliés dans des véhicules.

Annexe I

[Anglais uniquement]

List of informal documents (GRSP-69-...) 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	United Kingdom	18	E	Proposal for Addendum 1 to Mutual Resolution No. 1 (Specifications for the Construction, Preparation and Certification of the 50th percentile male Biofidelic Rear Impact Dummy, (BioRID-II UN) anthropomorphic test Device)	(a)
02	Norway	8	E	(Norway) Report on a head-on collision between a passenger car and a van on the E39 at Austefjorden, Volda, Møre og Romsdal on 20 October 2019	(c)
03	CLEPA	23(g)	E	UN Regulation No. 100, 03series of amendments, Issue Risk for AC 48V Motor Generators	(a)
04	GRSP/Chair	23(g)	E	Proposal for Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power-train vehicles)	(d)
05	Spain	19	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
06	Norway	8	E	Presentation of main findings in report from: Norwegian Safety Investigation Authority (NSIA) related to a high-speed frontal road-collision (GRSP-69-02)	(a)
07	Germany	23(h)	E	(Germany) Proposal for an amendments to UN Regulation No. 153 (Rear-end collision)	(b)
08	The Netherlands	5	E	Proposal for 05 series of amendments to UN Regulation No. 12 - protection of the driver against the steering mechanism in the event of impact	(b)
09	The Netherlands	12	E	Confirmation of GRSP on draft interpretation "one belt route" UN Regulation No. 129	(a)
10	The Netherlands	14	E	Proposal for 02 series of amendments to UN Regulation No. 135	(b)
11	The Netherlands	11	E	Proposal for supplement [4] to UN Regulation No. 137, 01 series of amendments and supplement [1] to UN Regulation No. 137, 02 series of amendments	(b)
12	Secretariat	16	E	Virtual meeting participation guidelines (Webex)	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
13	IMMA	15	E	Proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 136 (specific requirements for the electric power train of vehicles of category L)	(b)
14	Rep. of Korea	2(b)	E	Proposal for the 01 series of amendments to UN Regulation No. 136 (specific requirements for the electric power train of vehicles of category L) – Consolidated document	(c)
15	The Netherlands	18	E	Equitable Safety for Female Occupants	(a)
16	Italy	22(f)	E	Systems to Prevent Small Children from Being Left Unattended in Vehicles	(a)
17	Secretariat	9	E	Proposal of Supplement 2 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(d)
18	OICA	9	E	Proposal of Supplement 2 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets) - accessories	(c)
19	Italy	9	E	Proposal of supplement to the 06 series of amendment of Regulation No. 22 (Protective helmets) Accessories	(a)
20	Rep. of Korea	9	E	Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
21/ Rev.1	OICA	11	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety)	(c)
22/ Rev.2	OICA	13	E	Proposal to replace document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12	(d)
23	Japan	7	E	Proposal for the 09 series of amendments of UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
24	Japan	7	E	Study of ISOFIX Booster Seats	(a)
25	Japan	12	E	Test Data of Q1.5 Dummy's Neck Injury Measures in R129 Frontal Test	(a)
26	Euromed	9	E	Comments on the Informal document GRSP-69-18	(c)
27	GRSP/Chair	1	E	Running order of the provisional agenda	(a)
28	Secretariat	28	E	Highlights of WP.29 March 2021 session	(a)
29/ Rev.2	GRSP/Chair	22	E	Programme of work- List of priority work of GRSP	(a)
30	GRSP/Chair	23(g)	E	Advanced axles in trailers	(a)
31	Japan	7	E	Japan's comment on GRSP/2021/12 UN Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles) and GRSP-69-22 Proposal to replace document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12	(a)
32	Secretariat	9	E	Comments to GRSP-69-26	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
33/ Rev.1	Secretariat	1	E	Annotated provisional agenda	(a)
34	Secretariat	8	E	Proposal for Corrigendum 1 to the 10 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats)	(c)
35	Secretariat	6	E	Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9	(d)
36	Euromed	9	E	Terms of Reference for the new informal working group of Regulation No. 22 (Protective Helmets)	(c)
37	United States of America	3	E	Chair's status report on the Progress of the Hydrogen GTR 13 IWG, as presented to GRSP on May 17	(a)
38	United States of America	4	E	Status report of the Chair of the Informal Working Group (IWG) on Electric Vehicle Safety (EVS) GTR 20	(a)
39	United Kingdom	18	E	Proposal of corrections to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2	(d)
40	United States of America	23(j)	E	Comments on WP.29 Document ECE/TRANS/WP.29/2021/1 (Program of Work)	(a)
41	CLEPA	23(j)	E	Collective amendments to UN Regulations Nos. 94, 95, 137 and 153	(d)
42	Sweden	18	E	What can we do in the GRSP to get the same protection level for male and female occupants?	(a)
43/ Rev.1	United States of America			Proposal for an amendment to the Authorization for the development of amendments to gtr No. 9 (Pedestrian safety) (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31; March 2012)	(d)
44	GRSP/Chair	23(i)		Decisions submitted to silent procedure	(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

Projet d'amendement à l'autorisation d'élaborer des amendements au Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) n° 9 (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31)

Texte adopté sur la base du document GRSP-69-43-Rev.1 (voir par. 4 du présent rapport)

Dans le texte du document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31, insérer la nouvelle section III comme suit :

« III. Amendement à l'autorisation

18. À la soixantième session du Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998, en mars 2021, une proposition d'amendement 3 au RTM ONU n° 9 a été soumise à un vote (ECE/TRANS/WP.29/2021/53). Les représentants des États-Unis d'Amérique ont demandé que le Comité exécutif accepte de différer le vote sur ce point en raison des conclusions de l'évaluation technique finale de l'amendement qu'ils avaient menée plus tôt dans l'année. À la suite de consultations répétées avec le Comité pour déterminer la position des membres de l'AC.3 concernant l'éventuel établissement de l'amendement, le Président de l'AC.3 a conclu que l'appui du Comité était insuffisant pour parvenir à un consensus. Par conséquent, le Comité exécutif est convenu de différer le vote sur ce point de l'ordre du jour à sa session de juin 2021, dans l'attente de nouvelles discussions concernant la proposition d'amendement 3 au Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 9 lors de la prochaine session du GRSP, qui devait se tenir en mai 2021. Il a demandé au GRSP de donner la priorité absolue à cette question et de faire rapport à l'AC.3 et au WP.29, dans la plus grande urgence, sur les progrès réalisés en vue de résoudre les questions en suspens dans ce contexte. Le Comité exécutif a décidé de conserver ce point à l'ordre du jour pour sa prochaine session, en espérant pouvoir procéder à un vote sur l'amendement.

19. Par la suite, le Président du GRSP a invité certaines des principales parties aux discussions de l'AC.3 et à l'élaboration de la proposition à une réunion le 23 avril 2021. Étaient présents des représentants de l'Allemagne, du Canada, de la Commission européenne, de la Corée du Sud, des États-Unis d'Amérique, du Japon, des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, ainsi que le Secrétaire du GRSP. Lors de la réunion, les États-Unis d'Amérique ont présenté des informations supplémentaires concernant leurs préoccupations relatives à l'amendement 3, tandis que l'Allemagne a présenté des documents soutenant les changements de méthode de ciblage. Au cours des discussions, il a été noté que les préoccupations des États-Unis d'Amérique portaient sur la perte de surface testable, tandis que l'exposé allemand portait sur la réparabilité, la reproductibilité et la cohérence avec l'interprétation et la pratique législatives établies dans l'Union européenne. Le groupe est convenu qu'une discussion plus approfondie pourrait conduire à une résolution finale sur la façon de concilier ces préoccupations concurrentes dans un amendement que toutes les parties pourraient accepter. Il a également discuté de la possibilité que les divergences soient le résultat de systèmes d'application de la réglementation différents.

20. Il n'a pas été possible d'organiser d'autres réunions avant la session de mai du GRSP. Les États-Unis d'Amérique et l'Allemagne, représentant la perspective de l'Union européenne, ont toutefois continué à échanger des informations en ligne.

21. Lors de la session de mai du GRSP, la représentante des États-Unis d'Amérique a résumé la situation depuis la dernière session du WP.29 et exprimé la conviction de son pays que la reprise d'un dialogue plus approfondi sur ces questions pourrait conduire à un éventuel amendement qui serait accepté par toutes les parties. Elle a en outre fait remarquer que ce résultat serait préférable du point de vue de l'harmonisation, la sécurité des piétons étant de nouveau une priorité dans son pays. Elle a donc demandé au GRSP de former une équipe

spéciale pour poursuivre ces discussions et de prier le WP.29 de reporter encore le vote sur l'amendement en suspens jusqu'à ce que son travail soit terminé.

22. Au cours de la session de mai du GRSP, la représentante des États-Unis d'Amérique a également pris note de deux autres amendements au RTM n° 9 en suspens qui pourraient avoir une incidence sur la zone d'essai de la fausse tête et a indiqué qu'un amendement unique sur cette question serait préférable à des amendements distincts. Le GRSP est convenu que l'équipe spéciale pourrait examiner ces questions si cela ne retardait pas les travaux sur l'amendement 3.

23. La nouvelle équipe spéciale sera présidée par les États-Unis d'Amérique et les décisions concernant les éventuels Coprésidents et le Secrétaire seront prises lors de la première réunion en juin. L'équipe spéciale est chargée d'établir une nouvelle proposition pour la session de décembre 2021 du GRSP. ».

Dans le texte du document ECE/TRANS/WP.29/ACE/31, la section III devient la section IV.

Annexe III

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9 adoptés
(voir par. 10 du présent rapport)

Annexe 6, légende pour symbole 2, lire :

« Annexe 6

“...

2 : Deux ancrages inférieurs qui permettent l'installation d'une ceinture de sécurité de type B ou de ceintures de sécurité des types Br, Br3, Br4m ou Br4Nm, conformément à l'**annexe 16 du Règlement ONU n° 16**.

...” ».

Annexe IV

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13 adoptés (voir par. 17 du présent rapport)

...

Annexe 17, paragraphe 3, lire :

«Insérer une feuille de papier carbone plaquée sur une feuille de papier blanc entre l'écran et la fausse tête. Positionner l'ensemble écran/fausse tête devant le dispositif de propulsion, en veillant à ce que le point d'impact ne soit pas situé à plus de 250 mm de l'extrémité de sortie du capteur de vitesse.

Projeter la bille d'acier à 60 m/s (**-0+2 m/s**). Les points d'impact (L₁ et L₂) correspondent à :

- a) L'œil gauche ;
- b) L'œil droit. ».

Annexe V

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible)

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12
adoptés (voir par. 25 du présent rapport)

...

« 5. Partie I – Spécifications du système de stockage de l'hydrogène comprimé

La présente partie contient les prescriptions...

Tous les nouveaux systèmes de stockage de l'hydrogène comprimé fabriqués pour des véhicules d'usage routier doivent avoir une PSN inférieure ou égale à 70 MPa et une durée de vie en service maximale de **15 ans (ou, à la demande du constructeur, de 20 ans dans le cas des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ (ci-après “de 20 ans”))** et être capables de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.

... ».

Paragraphe 5.1.2, lire :

« 5.1.2 Nombre de cycles de pression initiale de référence

Trois (3) réservoirs doivent être soumis à des cycles de pression hydraulique, à une température de 20 (± 5) °C à 125 % de la PSN (+2/-0 MPa) sans subir de rupture pendant 22 000 cycles pour une durée de vie en service de 15 ans ou 30 000 cycles pour une durée de vie en service de 20 ans **dans le cas des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ (ci-après dénommée “une durée de vie en service de 20 ans”)** ou jusqu'à l'apparition d'une fuite (annexe 3, par. 2.2, procédure d'essai). Ils ne doivent pas présenter de **fuite** avant 11 000 cycles pour une durée de vie en service de 15 ans ou 15 000 cycles pour une durée de vie en service de 20 ans. ».

...

Paragraphe 5.6, lire :

« 5.6 Étiquetage

...

La date de retrait du service ne doit pas être fixée au-delà de **15 ans (ou 20 ans)** après la date de fabrication. ».

...

Paragraphe 7.2, lire :

« 7.2 Intégrité du système d'alimentation en carburant après choc

...

Au cas où l'un ou l'autre de ces essais de choc, ou les deux, ne seraient pas applicables au véhicule, il faut soumettre le système de stockage de l'hydrogène comprimé aux accélérations spécifiées ci-après et ledit système **doit satisfaire** aux prescriptions des paragraphes 7.2.3 et 7.2.4. Les accélérations doivent être mesurées à l'endroit où est fixé le système de stockage de l'hydrogène comprimé. Celui-ci doit être monté et fixé sur la partie représentative du véhicule...

... ».

Paragraphe 7.2.4.2, lire :

« 7.2.4.2 ... , 200 mm à l'intérieur du bord le plus externe du véhicule au voisinage de son **(ses) réservoir(s)**. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 7.2.4.3 à 7.2.5, libellés comme suit :

« 7.2.4.3 ...

7.2.4.3.1 Conditions de l'essai

... À la discrétion du constructeur **et en accord avec le service technique**, le système de stockage de l'hydrogène comprimé peut être fixé sur une partie représentative du châssis ou sur un véhicule complet. La structure de protection doit être définie par le constructeur.

...

7.2.4.3.3 Choc latéral sur le système de stockage de l'hydrogène comprimé

... La direction de l'impact doit former un angle de 90° avec l'axe longitudinal du réservoir **dans les conditions du montage d'essai définies au paragraphe 7.2.4.3.1** et le **réservoir** doit être réglé de telle sorte que le milieu de la plaque avant du butoir corresponde au milieu du réservoir à l'horizontale et à la verticale.

Après cet essai de choc latéral, le système de stockage de l'hydrogène comprimé doit être conforme aux exigences des paragraphes 7.2.1 à 7.2.3.

7.2.4.3.4 Une méthode de calcul peut être utilisée au lieu d'un essai concret si son équivalence peut être démontrée par le demandeur de l'homologation à la satisfaction du service technique et en accord avec l'autorité d'homologation. ».

Paragraphe 8.1, lire :

« 8.1 ... Cette autorité doit alors, **en se référant à l'annexe 6 :**

a) ...

... ».

Annexe 3, paragraphe 3.2, lire :

« 3.2 Essai de chute (choc) (sans pressurisation)

Le réservoir est soumis à l'essai de chute ...

Si plusieurs réservoirs sont utilisés pour exécuter les essais selon toutes les orientations de chute, ils doivent être soumis à l'essai de cycles de pression prévu au paragraphe 2.2 de l'annexe 3 jusqu'à ce qu'une fuite se produise ou que 22 000 cycles **pour une durée de vie en service de 15 ans ou 30 000 cycles pour une durée de vie en service de 20 ans** aient été exécutés sans fuite. Aucune fuite ne doit se produire au cours des 11 000 premiers cycles **pour une durée de vie en service de 15 ans ou des 15 000 premiers cycles pour une durée de vie en service de 20 ans**.

L'orientation du réservoir qui est soumis aux essais de chute conformément au paragraphe 5.2.2 doit être déterminée comme suit :

a) ... ;

b) Si plusieurs réservoirs sont utilisés pour exécuter les essais selon les 4 orientations de chute, et si tous les réservoirs subissent 22 000 cycles **pour une durée de vie en service de 15 ans ou 30 000 cycles pour une durée de vie en service de 20 ans** sans fuite, ... ;

c) Si plusieurs réservoirs sont utilisés pour exécuter les essais selon les 4 orientations de chute, et si l'un quelconque des réservoirs ne subit pas 22 000 cycles **pour une durée de vie en service de 15 ans ou**

30 000 cycles pour une durée de vie en service de 20 ans sans fuite,

...

aux autres essais prescrits au paragraphe 5.2. ».

Annexe 4, paragraphe 1.1, lire :

« 1.1 Essai de cycles de pression

Cinq dispositifs de décompression actionnés par la chaleur sont soumis à 11 000 cycles de pression interne **pour une durée de vie en service de 15 ans ou 15 000 cycles de pression interne pour une durée de vie en service de 20 ans** avec de l'hydrogène gazeux répondant aux normes de qualité ISO 14687-2 et SAE J2719... ».

Paragraphe 2.3, lire :

« 2.3 Essai de cyclage à des températures extrêmes

a) Le nombre total de cycles est fixé à 11 000 **pour une durée de vie en service de 15 ans ou à 15 000 pour une durée de vie en service de 20 ans** pour la soupape antiretour et à 50 000 **pour une durée de vie en service de 15 ans ou à 67 000 pour une durée de vie en service de 20 ans** pour la vanne d'arrêt...

b) ...

c) **Essai de battement de la soupape antiretour.** Après avoir été soumise à 11 000 cycles de fonctionnement pour une durée de vie en service de 15 ans ou à 15 000 cycles de fonctionnement pour une durée de vie en service de 20 ans et aux essais de fuite décrits au paragraphe 2.3 b) de l'annexe 4, la soupape antiretour est soumise pendant 24 h au débit causant l'effet de battement maximum. Une fois l'essai achevé, la soupape antiretour doit subir avec succès l'essai de fuite à température ambiante (voir le paragraphe 2.2 de l'annexe 4) et l'essai de résistance hydrostatique (voir le paragraphe 2.1 de l'annexe 4). ».

...

Ajouter la nouvelle annexe 6, libellée comme suit :

« Annexe 6

Essais d'homologation pour les modifications du système de stockage d'hydrogène comprimé

1. Les modifications apportées à une homologation de type existante du système de stockage d'hydrogène comprimé peuvent être approuvées conformément au programme d'essai réduit spécifié dans le tableau 1 ci-dessous.
2. Pour les modifications non spécifiées dans le tableau 1, le programme d'essai nécessaire doit être identifié par le service technique en tenant compte des similitudes de la modification prévue avec les éléments spécifiés dans le tableau 1.

Tableau 1
Modification de conception

Élément modifié	Essais requis
Réservoir ou matériau du liner en métal	<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale - Essais de pression hydraulique séquentiels - Essai d'exposition au feu

<i>Élément modifié</i>		<i>Essais requis</i>
Liner en plastique		<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de cycles de pression initiale - Essais de pression hydraulique séquentiels - Essais pneumatiques séquentiels - Essai d'exposition au feu
Fibre¹		<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale - Essais de pression hydraulique séquentiels - Essai d'exposition au feu
Résine		<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale - Essais de pression hydraulique séquentiels - Essai d'exposition au feu
Diamètre²	≤20 %	<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale
	>20 %	<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale - Essais de pression hydraulique séquentiels - Essai d'exposition au feu
Longueur	≤50 %	<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale - Essai d'exposition au feu³
	>50 %	<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale - Essais de pression hydraulique séquentiels - Essai d'exposition au feu³
Revêtement		<ul style="list-style-type: none"> - Essais de pression hydraulique séquentiels - Essai d'exposition au feu⁴
Ogive⁵	Matériau, géométrie, taille de l'ouverture	<ul style="list-style-type: none"> - Éclatement initial, nombre de cycles de pression initiale
	Étanchéité (interface liner et/ou soupape)	<ul style="list-style-type: none"> - Essais de pression hydraulique séquentiels
Système de protection contre le feu		<ul style="list-style-type: none"> - Essai d'exposition au feu
Changement de soupape⁶		<ul style="list-style-type: none"> - Essais pneumatiques séquentiels - Essai d'exposition au feu⁷

Notes :

1. Le changement de type de fibre, par exemple du verre au carbone, n'est pas applicable. La modification de conception ne s'applique qu'aux changements de propriétés des matériaux ou de fabricant dans un type de fibre.
2. Essais requis uniquement en cas de changement d'épaisseur proportionnel au changement de diamètre.

3. L'essai d'exposition au feu n'est pas requis à condition que les dispositifs de sécurité ou la configuration des dispositifs aient réussi l'essai d'exposition au feu requis sur un réservoir ayant un volume d'eau interne égal ou supérieur.
4. Un essai d'exposition au feu est requis si le revêtement a une incidence sur la résistance au feu.
5. Les essais ne sont pas nécessaires si les contraintes dans le col sont égales aux contraintes d'origine ou réduites par la modification de la conception (par exemple, réduction du diamètre des filets intérieurs ou modification de la longueur de l'ogive), si l'interface entre le liner et l'ogive n'est pas affectée et si les matériaux d'origine sont utilisés pour l'ogive, le liner et les joints.
6. La soupape de remplacement doit être approuvée conformément à la partie II.
7. L'essai d'exposition au feu n'est pas nécessaire si la conception du dispositif de décompression n'a pas été modifiée et si la masse de la soupape modifiée est de +/-30 % de celle de la soupape d'origine.

Annexe VI

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14 adoptés (voir par. 26 du présent rapport)

Paragraphe 1.1 b), lire :

« 1. Champ d'application¹

1.1 Le présent Règlement s'applique :

- a) Aux véhicules de la catégorie M₁ dont le poids total en charge ne dépasse pas 3 500 kg ; et
- b) Aux véhicules de la catégorie N₁ sur lesquels, lorsqu'ils sont placés sur une surface plane, que **tous les pneumatiques sont gonflés à la pression recommandée par le constructeur et que le véhicule est à vide, comme cela est défini au paragraphe 2.24**, l'angle aigu alpha (α), mesuré ...

... ».

¹ Conformément aux directives générales sur le champ d'application des Règlements ONU (voir le document ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1), les homologations de type en vertu du Règlement n° 135 doivent être accordées aux véhicules conformément au champ d'application dudit Règlement et doivent être acceptées par toutes les Parties contractantes appliquant ledit Règlement. Cependant, les décisions relatives aux catégories de véhicules tenues, sur un plan régional et/ou national, de satisfaire aux prescriptions dudit Règlement doivent être prises au niveau régional et/ou national. Une Partie contractante est par conséquent habilitée à restreindre l'application des prescriptions dans sa législation nationale si elle le juge nécessaire.

Annexe VII

Projets d'amendements à la Résolution mutuelle n° 1

**Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2 adoptés
(voir par. 31 du présent rapport)**

I. Proposition

Table des matières, liste des appendices,

Appendice 7, lire :

« Appendice 7 – **Bras et mains** ».

Appendice 8, lire :

« Appendice 8 – **Jambes et pieds** ».

Ajouter le nouvel appendice 9, libellé comme suit :

« **Appendice 9 – Outils** ».

Texte de la Résolution,

Annexe 2, Dessins techniques et liste des pièces, paragraphe 4, lire :

- « 4. Liste des appendices
Appendice 1. Dessins d'assemblage
Appendice 2. Tête
Appendice 3. Rachis cervical
Appendice 4. Rachis thoracique et lombaire
Appendice 5. Torse et bassin
Appendice 6. Substitut de muscle
Appendice 7. **Bras et mains**
Appendice 8. **Jambes et pieds**
Appendice 9. **Outils** »

Figure 81, lire :

« Figure 81

Insertion de l'amortisseur dans la vertèbre



Retirer les deux vis à tête cylindrique M2,5 qui retiennent la broche T1 au niveau de l'articulation C7-T1 (fig. 82). Faire glisser la broche T1 hors de l'articulation vertébrale (fig. 83) et la mettre de côté avec les deux vis à tête cylindrique M2,5-0,45 x 8 pour une réinstallation ultérieure. »

Annexe VIII

Projets d'amendements à la liste des travaux prioritaires du GRSP

Texte adopté sur la base du document GRSP-69-29-Rev.2 (voir par. 36 du présent rapport)

<i>GRSP</i>							
<i>Priorité/réurrence</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Tâches/Objectifs à atteindre</i>	<i>Références</i>	<i>Attribution des tâches/groupes de travail informels</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Initiateur</i>	<i>Observations</i>
Court terme							
1. Prioritaire	Sécurité des piétons	Examen de la proposition d'amendement 3 au RTM n° 9	ECE/TRANS/WP.29/2021/53 ECE/TRANS/WP.29/2021/54 AC3/31/Rev.1 GRSP-69-43-Rev.1	Équipe spéciale à créer		États-Unis d'Amérique/CE	À commencer
	Élargissement de la zone d'impact de la tête	Inclusion dans le RTM n° 9	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 GRSP-69-21-Rev.1	À déterminer	WP.29, juin 2021	CE, Japon	À commencer
	Élargissement de la zone d'impact de la tête	Transposition dans le Règlement ONU n° 127	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/9 ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18 GRSP-69-21-Rev.1	s.o.	2022	CE, Japon	En cours
	Dispositifs actifs de protection des piétons	Inclusion dans le RTM n° 9	ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45 ECE/TRANS/WP.29/AC.3/45/Rev.1	Groupe de travail informel des dispositifs actifs de protection des piétons	11/2022	Corée (République de)	En cours

GRSP							
Priorité/réurrence	Intitulé	Tâches/Objectifs à atteindre	Références	Attribution des tâches/groupes de travail informels	Calendrier	Initiateur	Observations
	Dispositifs actifs de protection des piétons et élargissement de la zone d'impact de la tête	Transposition dans le Règlement ONU n° 127	s.o.	s.o.	WP.29, juin 2021	CE, Japon	À commencer
2. Prioritaire	Amendement à la Résolution mutuelle n° 1 – Additif 1	Inclusion de l'additif 1 (BioRID)	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2 GRSP-69-01	Non	WP.29/AC.3, novembre 2021	Royaume-Uni	Question urgente, car l'absence de spécifications peut entraver la bonne utilisation du RTM ONU n° 7 et du Règlement ONU n° 17.
Récurrent	Règlement ONU n° 17	Procédure d'essai pour la hauteur des appuie-tête dans le cas des véhicules à toit bas.	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12	s.o.	2022	OICA	En cours
Récurrent	Règlement ONU n° 22	Homologation de type des accessoires de casques	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/13 GRSP-69-17	Groupe spécial	WP29, novembre 2021	Israël	En cours
Récurrent	Règlement ONU n° 100	Conditions spécifiques concernant l'interprétation claire d'une tension alternative	GRSP-69-04				
Récurrent	Règlement ONU n° 129	Évaluation de la limitation du déplacement de la tête dans le contexte de l'essai de choc latéral.	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7	s.o.	2021	Espagne	En cours

<i>GRSP</i>							
<i>Priorité/réurrence</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Tâches/Objectifs à atteindre</i>	<i>Références</i>	<i>Attribution des tâches/groupes de travail informels</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Initiateur</i>	<i>Observations</i>
Moyen terme							
Prioritaire	Amendement à la Résolution mutuelle n° 1 – Additif 4	Inclusion de l’additif 4 (mannequins Q)	s.o.	Équipe spéciale	2021-2022	Allemagne	Question urgente, car l’absence de spécifications peut entraver la bonne utilisation du Règlement ONU n° 129.
Prioritaire	Amendement à la Résolution mutuelle n° 1 – Additif x	Inclusion de l’additif x (mannequins féminins) Mais aussi autres occupants vulnérables et places assises	s.o.	[Équipe spéciale]	2021	Suède	Question urgente dans la perspective de fournir le même niveau de protection aux femmes en cas d’accident pour répondre à l’ODD 5 des Nations Unies.
Prioritaire	Autres méthodes d’essai pour les véhicules utilitaires lourds afin d’améliorer l’applicabilité des prescriptions	Transposition dans le RTM ONU n° 13	s.o.	Groupe de travail informel	À déterminer	À déterminer	À commencer

GRSP							
<i>Priorité/réurrence</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Tâches/Objectifs à atteindre</i>	<i>Références</i>	<i>Attribution des tâches/groupes de travail informels</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Initiateur</i>	<i>Observations</i>
Prioritaire	Compatibilité des matériaux de sécurité pour l'hydrogène et nouveaux concepts pour les réservoirs	Inclusion dans la « phase 2 » du RTM n° 13	ECE/TRANS/WP.29/AC.3/49	Groupe de travail informel des véhicules à hydrogène et à pile à combustible	WP.29, juin 2023	Japon, République de Corée, CE	En cours
Prioritaire	Compatibilité des matériaux de sécurité pour l'hydrogène et nouveaux concepts pour les réservoirs	Transposition dans le Règlement ONU n° 134 [et n° 146]	s.o.	À déterminer		CE, Japon	À commencer si accord du GRSP
Prioritaire	Sécurité des véhicules électriques	RTM n° 20, phase 2		Groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques	Proposition aux sessions de mars et novembre 2024 du WP.29	États-Unis d'Amérique, CE, Canada, Japon	En cours
Récurrent	Enfants dans les autobus	Nouveau Règlement	2019/22 et GRSP-66-06	Groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar	WP.29, mars 2023	Espagne	En cours

<i>GRSP</i>							
<i>Priorité/réurrence</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Tâches/Objectifs à atteindre</i>	<i>Références</i>	<i>Attribution des tâches/groupes de travail informels</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Initiateur</i>	<i>Observations</i>
Récurrent	Règlement ONU n° 16	Solution de rechange (au choix du constructeur) à la désactivation des coussins gonflables avant associée à des dispositifs de retenue pour enfants orientés vers l'arrière sur le siège arrière.	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 et GRSP-66-14	s.o.	2021	OICA	En cours
Récurrent	Règlement ONU n° 136	Mettre à jour le Règlement ONU n° 136 en tenant compte des nouvelles dispositions de la série 03 du Règlement ONU n° 100 et clarifier les prescriptions relatives aux systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) amovibles.	GRSP-69-13 et GRSP-69-14	s.o.	2021/2022	IMMA	

GRSP							
Priorité/réurrence	Intitulé	Tâches/Objectifs à atteindre	Références	Attribution des tâches/groupes de travail informels	Calendrier	Initiateur	Observations
Long terme							
1. Prioritaire	Sécurité passive dans le contexte des nouvelles configurations de sièges dans les véhicules automatisés/ autonomes	<p>À la demande de l'AC.2 et du GRVA, recueillir les informations et les données disponibles sur les configurations futures prévues pour les sièges (sièges enfants inclus) en ce qui concerne les véhicules hautement automatisés et autonomes.</p> <p>Favoriser une vision commune de la capacité d'adaptation des nouveaux systèmes au fil du temps, ainsi que des besoins en matière de réglementation et du calendrier correspondants.</p> <p>Concevoir une « approche réglementaire » progressive pour permettre les solutions recensées ci-dessus.</p>	Lien avec le GRVA et le WP29 (par exemple WP29-179-23 et WP29-179-25)	GRSP Équipe spéciale pour collecter les données/informations existantes	En fonction du « calendrier réglementaire » déterminé	À définir	<p>Les véhicules automatisés/ autonomes sont considérés comme offrant des avantages notables en matière de sécurité routière.</p> <p>On s'attend à ce que des niveaux d'automatisation plus élevés soient disponibles dans un avenir proche, ce qui permettra aux occupants de privilégier de nouvelles configurations de sièges, par exemple pour améliorer le confort, l'environnement de travail ou la communication.</p>

<i>GRSP</i>							
<i>Priorité/réurrence</i>	<i>Intitulé</i>	<i>Tâches/Objectifs à atteindre</i>	<i>Références</i>	<i>Attribution des tâches/groupes de travail informels</i>	<i>Calendrier</i>	<i>Initiateur</i>	<i>Observations</i>
2. Prioritaire	RTM ONU relatif aux systèmes améliorés de retenue pour enfants	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	Nécessité d'harmoniser les dispositions relatives aux systèmes améliorés de retenue pour enfants
3. Prioritaire	Essais de chocs représentant l'ensemble de la population.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	Suède	
Récurrent	Casques de protection	Série 07 d'amendements Phase 2 du groupe de travail informel	2019/25 et GRSP-66-22	Groupe de travail informel des casques de protection (mandat à proposer)	2022 ?	France, Italie	À commencer si accord du GRSP

Questions examinées par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP)

<i>Questions</i>	<i>Cote du document : ECE/TRANS/WP.29/...</i>	<i>Disponibilité des documents</i>
<p>7.1 Accord de 1958</p> <p>7.1.1 Proposition de projets d'amendements à des Règlements ONU existants (Accord de 1958) :</p> <p>21 (Aménagement intérieur) ;</p> <p>22 (Casques de protection) ;</p> <p>80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages (autobus) ;</p> <p>94 (Choc avant) ;</p> <p>95 (Choc latéral) ;</p> <p>100 (Sécurité des véhicules électriques) ;</p> <p>127 (Sécurité des piétons) ;</p> <p>129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) ;</p> <p>134 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) ;</p> <p>137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) ;</p>		<p>Pour les cotes des documents et leur disponibilité, prière de se reporter à l'ordre du jour de la soixante-neuvième session (GRSP/2021/1)</p>
<p>7.1.2 Proposition de projets de nouveaux Règlements ONU :</p> <p>Néant</p>		
<p>7.2 Accord de 1998 (mondial)</p> <p>9 (Sécurité des piétons) ;</p> <p>13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) ;</p> <p>20 (Sécurité des véhicules électriques) ;</p> <p>Véhicules électriques ;</p> <p>Compatibilité entre véhicules en cas de collision ;</p>		<p>Pour les cotes des documents et leur disponibilité, prière de se reporter à l'ordre du jour de la soixante-neuvième session (GRSP/2021/1)</p>
<p>7.3 Accord de 1997 (contrôles techniques périodiques)</p> <p>Néant</p>		
<p>7.4 Proposition de projets de recommandations ou d'amendements à des recommandations existantes</p> <p>Résolution mutuelle n° 1.</p>		

Annexe IX

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14 adoptés (voir par. 44 du présent rapport)

Paragraphe 2.42, ajouter une deuxième note comme suit :

« 2.42 “Condition spécifique de tension” ...

Nota 1 : ...

Nota 2 : Pour les tensions continues pulsées (tensions alternatives sans changement de polarité), le seuil de courant continu doit être appliqué. ».

Annexe X

Projets d'amendements communs aux Règlements n^{os} 94, 95, 137 et 153

Texte adopté sur la base du document GRSP-69-41 (voir par. 47 du présent rapport)

I. Proposition de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n^o 94

Paragraphe 2.40, ajouter une deuxième note comme suit :

« 2.40 "Condition spécifique de tension" ...

Nota 1 : ...

Nota 2 : Pour les tensions continues pulsées (tensions alternatives sans changement de polarité), le seuil de courant continu doit être appliqué. ».

II. Proposition de complément 2 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n^o 95

Paragraphe 2.45, ajouter une deuxième note comme suit :

« 2.45 "Condition spécifique de tension" ...

Nota 1 : ...

Nota 2 : Pour les tensions continues pulsées (tensions alternatives sans changement de polarité), le seuil de courant continu doit être appliqué. ».

III. Proposition de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n^o 137

Paragraphe 2.37, ajouter une deuxième note comme suit :

« 2.37 "Condition spécifique de tension" ...

Nota 1 : ...

Nota 2 : Pour les tensions continues pulsées (tensions alternatives sans changement de polarité), le seuil de courant continu doit être appliqué. ».

IV. Proposition de complément 2 à la série initiale d'amendements au Règlement ONU n^o 153

Paragraphe 2.31, ajouter une deuxième note comme suit :

« 2.31 "Condition spécifique de tension" ...

Nota 1 : ...

Nota 2 : Pour les tensions continues pulsées (tensions alternatives sans changement de polarité), le seuil de courant continu doit être appliqué. ».

Annexe XI

[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	[November 2022]	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	[June 2023]	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 XII

[Anglais uniquement]

Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 21 May 2021

Adopted text based on GRSP-69-29-44 (see paragraph 48 of this report)

Agenda item	Document No (link)	Decision
1	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-01e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-27e_.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-12e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-33r1.pdf	In accordance with Chapter III, Rule 7 of the Rules of Procedure (TRANS/WP.29/690/Rev.1) of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), GRSP considered and adopted the agenda (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/1) proposed for the sixty-ninth session, the running order (GRSP-69-27), virtual meeting guidelines (GRSP-68-12) and the annotations (GRSP-69-33-Rev.1).
2(a)	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-43r1e.pdf	GRSP recommended on provisional basis AC.3/31-Rev.1, to provide a revised request of Authorization of work to finalize Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) for consideration to the June 2021 session of AC.3.
6	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-09e_1.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-35e.pdf	Concerning the minimum number of lower anchorages for folding seats GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/9 as amended by GRSP-69-35. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 9 to the 07 series, Supplement 1 to the 08 series and Supplement 2 to the 09 series of amendment to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages), for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
7	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-10e_1.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-16e_0.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/10, not amended, to amend an omission in paragraph 3 of the UN Regulation, with regard to information on safety-belt reminders; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/16, a correction to the the information sheet (Certificate) in its paragraph 3.3. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 7 to the 07 series of amendment to UN Regulation No. 16 (Safety-belts) and Corrigendum 1 to Supplement 12 to the 06 series of amendments for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
9	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-13e_1.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-17e.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/13, as amended by GRSP-69-17 to address the need of a text that can be enforced in a practical manner until specific requirements for the type approval of helmet accessories will be defined. The secretariat was requested to submit the proposal, as draft Supplement 1 to the 06 series of amendment to UN Regulation No. 22 (Protective helmets), for

		consideration and vote at the November 2021 session of WP.29 and to the AC.1.
10	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-08e_1.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/8, not amended, to further amend the current scope of UN Regulation No. 95 (Lateral collision). The secretariat was requested to submit the proposals, as draft Supplement 1 to the 04 series and draft Supplement 2 to the 05 of amendments to UN Regulation No. 95, for consideration and vote at the November 2021 session of WP.29 and to the AC.1.
12	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-09e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-03e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-04e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-05e_0.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-06e_0.pdf	GRSP adopted GRSP-69-09 confirming the interpretation of the expert from the Netherlands on the way “one belt route” defined by the current text of UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems). The adoption of the document will not amend the text of the UN Regulation and such decision will be reported orally by the Chair of GRSP at the November 2021 session of WP.29. GRSP also adopted: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6, all not amended, clarifying the application of the dynamic tests procedures to ECRS. The secretariat was requested to submit the proposals, for consideration and vote at the November session of WP.29 and AC.1, for consideration and vote at the June 2021 session of WP.29 and to the AC.1, as draft: a) Supplement 11 to the original version of UN Regulation No. 129. (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/3) (b) Supplement 8 to the 01 series of amendment to UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/4) (c) Supplement 7 to the 02 series of amendment to UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/5). (d) Supplement 6 to the 03 series of amendment to UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/6)
13	https://unece.org/sites/default/files/2021-04/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-12e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-22r1e.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/12 as amended by GRSP-69-22-Rev.2 aiming to allow alternative test methods for heavy duty vehicles in order to improve applicability of the requirements to vehicles of categories M ₂ , M ₃ , N ₂ and N ₃ . The secretariat was requested to submit the proposal as draft Proposal for Supplement 4 to the original version and Supplement 1 to the 01 series of amendments to UN Regulation No.134 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
14	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-14e_0.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/14, amended, aiming at defining parameters to enable a reproducible measurement of the acute angle alpha (α) to decide whether or not the vehicle is in the scope of the UN Regulation. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole

		Side Impact (PSI)) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1
17	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-11e_0.pdf	GRSP adopted, not amended, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/11 aimed at clarifying the requirements for the location of ISOFIX systems in case the vehicle type is equipped with rearward facing seats. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 1 to the original version to UN Regulation No.145 ((ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top tether anchorages and i-Size)) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1
18	https://unece.org/sites/default/files/2021-03/ECE-TRANS-WP.29-GRSP-2021-02e.pdf https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-39e.pdf	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/2, as amended by GRSP-69-39 To incorporate Biomechanical Rear Impact Device Dummy into Mutual Resolution No. 1 (M.R.1). The secretariat was requested to submit the proposal, as draft Amendment 3 to M.R.1. for consideration and vote at the November 2021 session of WP.29 and to the AC.3.
22	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-29r2e__1.pdf	GRSP adopted GRSP-69-29-Rev.2 as revised list of priority work of GRSP.
23(g)	https://unece.org/sites/default/files/2021-04/GRSP-69-04e.pdf	GRSP adopted GRSP-69-04, to clarify specific conditions concerning a clear interpretation of an AC voltage (rms). The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power-train vehicles) for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
23(j)	https://unece.org/sites/default/files/2021-05/GRSP-69-41e_0.pdf	GRSP adopted GRSP-69-41, to clarify the definition “special voltage condition” and avoid mis-interpretation in the application of the isolation resistance test after exposure to water. The secretariat was request to submit the proposal for consideration and vote at the November 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1. as draft: (a) supplement 1 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal collision) (b) supplement 2 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision) (c) supplement 2 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems) (d) supplement 2 to the original series of amendments to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and safety of electric power train in the event of a rear-end collision)