


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-dixième session

Genève, 6-10 décembre 2021 (en ligne)

**Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive
sur les travaux de sa soixante-dixième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	3
III. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 2 de l'ordre du jour)	4–5	3
A. Proposition d'amendement 3	4	3
B. Proposition d'amendement 4	5	4
IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 3 de l'ordre du jour)	6	4
V. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 4 de l'ordre du jour)	7	4
VI. Règlement ONU n° 12 (Mécanisme de direction) (point 5 de l'ordre du jour)	8	5
VII. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)	9–13	5
VIII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 7 de l'ordre du jour)	14–15	6
IX. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) (point 8 de l'ordre du jour)	16	6
X. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 9 de l'ordre du jour)	17	7
XI. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 10 de l'ordre du jour)	18–19	7
XII. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 11 de l'ordre du jour)	20–22	7
XIII. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 12 de l'ordre du jour)	23	8



XIV.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 9 de l'ordre du jour).....	24–25	8
XV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 14 de l'ordre du jour).....	26	9
XVI.	Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) (point 15 de l'ordre du jour).....	27	9
XVII.	Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière) (point 16 de l'ordre du jour)	28	9
XVIII.	Résolution mutuelle n° 1 (point 17 de l'ordre du jour).....	29	9
XIX.	Protection des occupants d'un véhicule (point 18 de l'ordre du jour).....	30	10
XX.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 19 de l'ordre du jour).....	31	10
XXI.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 20 de l'ordre du jour) .	32	10
XXII.	Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 21 de l'ordre du jour)	33	11
XXIII.	Liste des travaux prioritaires du Groupe de travail (point 22 de l'ordre du jour)....	34	11
XXIV.	Élection du Bureau (point 23 de l'ordre du jour)	35	11
XXV.	Questions diverses (point 24 de l'ordre du jour).....	36–49	11
A.	Échange d'informations sur les dispositions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	36–37	11
B.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).....	38–39	12
C.	Points à retenir des sessions de juin et de novembre 2021 du Forum mondial	40	12
D.	Machine tridimensionnelle de positionnement du point H	41	13
E.	Systèmes de transport intelligents.....	42	13
F.	Enfants oubliés dans des véhicules	43	13
G.	Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)	44	13
H.	Accord de 1997 – Conformité des véhicules pendant leur durée de vie.....	45	13
I.	Décisions adoptées selon la procédure d'approbation tacite.....	46	13
J.	Hommages	47–48	14
K.	Ordre du jour provisoire de la session suivante	49	14

Annexes

I.	List of informal documents (GRSP-70-...) distributed without an official symbol during the session	16
II.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 12 (Mécanisme de direction).....	19
III.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).....	20
IV.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).....	28
V.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons)	29
VI.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).....	32
VII.	Projets d'amendements au Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L)	33
VIII.	List of GRSP informal working groups.....	34
IX.	Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2021	35

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-dixième session du 6 au 10 décembre 2021, à Genève, sous forme virtuelle¹. La session a été présidée par M. Martin Koubek (États-Unis d'Amérique). Conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (Forum mondial) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Australie, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Tchéquie. Des experts de la Commission européenne (CE) étaient également présents. Y ont aussi participé des experts des organisations non gouvernementales suivantes : American Automotive Policy Council (AAPC), Consumers International (CI), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Programme européen pour l'évaluation d'automobiles neuves (Euro NCAP), EuroMed Transport Support Project, Fédération internationale de l'automobile (FIA), Programme mondial pour l'évaluation d'automobiles neuves (Global NCAP), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), World Bicycle Industry Association (WBIA), Society of Automotive Engineers (SAE) International et Towards Zero Foundation.
2. On trouvera à l'annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/17 ;
documents informels GRSP-70-08, GRSP-70-10-Rev.2
et GRSP-70-16-Rev.2.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/20/2117) proposé pour la soixante-dixième session, l'ordre de passage (document informel GRSP-70-10-Rev.2), les directives relatives aux réunions virtuelles (document informel GRSP-70-08) et les annotations (document informel GRSP-70-16-Rev.2). La liste des groupes de travail informels du Groupe de travail figure à l'annexe VIII 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.29/2021/53,
ECE/TRANS/WP.29/202/154,
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31/Add.1 ;
documents informels GRSP-70-33, GRSP-70-36.

4. L'experte des États-Unis d'Amérique a brièvement résumé l'état d'avancement du débat. L'expert de l'Allemagne a poursuivi en présentant les documents informels GRSP-70-33 et GRSP-70-36, portant sur les résultats des réunions de l'équipe spéciale informelle de l'amendement 3. Elle a ajouté que la majorité des membres du groupe avaient compris que le projet d'amendement 3 tendait à préciser la pratique déjà en place au Japon, en République de Corée et dans l'Union européenne, tandis que, dans son pays, la transposition du RTM ONU n° 9 aux essais de conformité était encore en cours d'élaboration

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

et l'élaboration de la réglementation n'avait pas encore commencé. Le Groupe de travail a aussi noté que l'équipe spéciale n'était pas parvenue à un accord au moment de sa session de décembre 2021. Par conséquent, il n'était pas encore en mesure de recommander l'amendement 3 au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3). Il a aussi été noté que les travaux de l'équipe spéciale informelle avaient été suspendus et qu'une fois que le groupe de travail informel des systèmes de capot actif pour la protection des piétons aurait terminé ses travaux, un autre groupe de travail informel devrait être créé pour résoudre les questions en suspens concernant le RTM ONU. Enfin, le Groupe de travail a noté que ses experts continueraient d'échanger des informations et qu'il était possible de s'attendre que le Comité exécutif donne de nouvelles instructions à sa session de mars 2022.

B. Proposition d'amendement 4

Document(s) : document informel GRSP-70-19.

5. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRSP-70-19, dans lequel figure le rapport d'activité du groupe de travail informel des systèmes de capot actif pour la protection des piétons. Il a expliqué que la phase 1 du groupe de travail informel comprendrait une simulation numérique du temps d'impact de la tête contre le véhicule lorsque celui-ci était équipé d'un système de capot actif et qu'il serait noté dans le préambule qu'une méthode générique serait élaborée lors de la phase suivante. Il a indiqué que l'expert du Japon avait proposé d'évoquer une méthode équivalente à la simulation numérique (soit une simulation physique, soit une autre simulation numérique), au gré des Parties contractantes. Le Groupe de travail a convenu que la demande du Japon d'autoriser des solutions de rechange facultatives pouvait être temporairement réglée en l'ajoutant entre crochets dans le préambule (partie A). Cela donnerait aux Parties contractantes un délai supplémentaire pour y réfléchir et une décision définitive sur la suppression des crochets pourrait être prise lorsque le Groupe de travail examinerait le projet d'amendement à sa session de mai 2022. En outre, le Groupe de travail a convenu que le groupe informel des systèmes de capot actif devrait achever ses travaux dans le cadre du mandat actuel donné par le Comité exécutif, sans se laisser accaparer par d'autres questions importantes mais non pertinentes à ce stade et sans se laisser distraire par des débats parallèles.

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-70-35.

6. Le président du groupe de travail informel, au nom des coparrains (États-Unis d'Amérique, Japon, République de Corée et Union européenne), a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel des véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV) dans le cadre de la phase 2 du RTM ONU n° 13, en se référant au document informel GRSP-70-35. Le Groupe de travail a noté que le groupe de travail informel avait demandé une prolongation de son mandat jusqu'en décembre 2022. Le Groupe de travail a approuvé la demande du groupe de travail informel tendant à ce que soit sollicitée l'approbation du Comité exécutif à sa session de mars 2022.

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

Document(s) : document informel GRSP-70-37.

7. Le président du groupe de travail informel, au nom des coparrains (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, a rendu compte des travaux de la réunion du groupe de travail informel en se référant au document informel GRSP-70-37.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/18 ;
document informel GRSP-70-31.

8. Le Groupe de travail a pris note de la proposition présentée par l'expert des Pays-Bas (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/18, tel que modifié par le document informel GRSP-70-31), tendant à introduire des dispositions relatives à la sécurité électrique en cas de choc, comme cela avait été décidé pour le Règlement ONU n° 94 (Protection en cas de choc avant). Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2021/18 tel que modifié par l'annexe II du présent rapport (document informel GRSP-70-31). Il a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 12 (Mécanisme de direction) au Forum mondial et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 ;
documents informels GRSP-70-03, GRSP-70-06, GRSP-70-07,
GRSP-70-18, GRSP-70-25, GRSP-70-32.

9. L'expert de l'Espagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 et le document informel GRSP-70-03, dans lequel les croquis des fixations des rehausseurs sont actualisés afin de permettre de concevoir les sièges en combinaison avec une jambe de force antirootation. Cette proposition a suscité des préoccupations parmi les experts du Groupe de travail, en raison des effets qu'elle aurait sur le Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) et sur les accidents réels. Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat sur une version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 (Règlement ONU n° 16) à sa session de mai 2022, en s'appuyant sur davantage d'éléments concrets relatifs aux accidents réels en cas de choc latéral et en configuration décalée.

10. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 dans un exposé (document informel GRSP-70-18), tendant à modifier le volume de la jambe de force existante afin d'accroître la compatibilité entre ce volume et les dispositifs de retenue pour enfants utilisés pour évaluer les dimensions extérieures d'un dispositif de retenue pour enfants amélioré. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen d'une version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 (Règlement ONU n° 16) à sa session de mai 2022, en demandant davantage d'éléments concrets en cas d'accident réel.

11. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19 sur les ceintures de sécurité des sièges équipés d'ancrages inférieurs ISOFIX. Il a également présenté le document informel GRSP-70-32, dans lequel il est montré que les valeurs maximales de l'accélération du bassin et de la force exercée par la ceinture abdominale sur les mannequins aux places arrière sont plus importantes que pour les mannequins des places avant. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSP-70-25, dans lequel il est montré que les données de l'expert du Japon indiquaient que les rehausseurs fixés à la fois par la ceinture de sécurité et par le système ISOFIX pouvaient causer du mou dans le système de ceinture, ce qui entraînait une augmentation de la charge sur les mannequins. Il a donc suggéré que les rehausseurs munis de fixations ISOFIX soient homologués conformément au Règlement ONU n° 129 comme étant « spécifiques au véhicule » et non comme étant « universels » ou « i-Size ». Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat sur cette proposition à sa session de mai 2022.

12. Le Groupe de travail a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15, relatif aux coussins gonflables frontaux sur les sièges arrière. L'expert de la CE a informé le Groupe de travail que la législation actuelle de l'Union européenne était incompatible avec la présence de ces coussins gonflables et que l'UE avait entrepris de l'actualiser. Il a toutefois encouragé les experts à rechercher une solution indépendante de ce processus de révision. Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat sur la base d'une éventuelle proposition révisée telle qu'annoncée par l'expert de l'OICA, de manière à la limiter aux dispositifs de retenue pour enfants spécifiques à un véhicule.

13. L'expert de la Finlande a présenté les documents informels GRSP-70-06 et GRSP-70-07, tendant à justifier l'introduction de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage dans les autobus. L'expert des Pays-Bas a appuyé l'initiative. L'expert de la CE s'est dit disposé à examiner la proposition, mais souhaitait que celle-ci inclue des rappels du port de la ceinture de sécurité afin de maximiser les avantages. L'experte de la Suède a soutenu l'initiative de la Finlande, mais a demandé plus de détails sur les conséquences négatives, notamment en ce qui concernait l'évacuation des occupants. L'expert de l'OICA a affirmé qu'il était nécessaire de disposer de données sur les accidents dans d'autres régions et de les examiner attentivement avant de tirer des conclusions ; il a également fait remarquer qu'il serait utile de revoir les dispositions du Règlement ONU n° 80 avant de supprimer la possibilité d'utiliser des ceintures à deux points, ce qui aurait de lourdes conséquences. Le Groupe de travail a finalement décidé de reprendre le débat autour de la proposition de l'expert de la Finlande sur la base de données plus larges lors de sessions à venir.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12 ;
documents informels GRSP-69-02, GRSP-70-27.

14. L'expert de la Norvège a présenté une proposition d'amendements (document informel GRSP-70-27) visant à améliorer la procédure d'essai pour la protection des occupants contre le déplacement des bagages. Il a précisé que la proposition découlait des conclusions d'un rapport (document informel GRSP-69-02) de l'Autorité norvégienne d'enquête sur la sécurité sur un choc avant à grande vitesse, qui avait été présenté à la session de mai 2021 du Groupe de travail. L'expert de la CLEPA a fait valoir qu'il n'y avait aucune preuve que l'amélioration de la résistance des sièges permettrait d'éviter des situations comme celles montrées par l'expert de la Norvège et que le problème semblait davantage lié au sous-marinage. L'expert des Pays-Bas a ajouté que l'accident illustré s'était produit à grande vitesse. Il a souligné que le problème était dû à un décalage entre les Règlements ONU n°s 14 et 17, car ceux-ci ne traitaient pas de la situation dans laquelle un occupant est assis en position centrale arrière et qu'il y a des bagages dans le coffre. L'expert de l'OICA a également souligné la très grande gravité de cet accident particulier et le fait que, depuis l'introduction des dispositions actuelles du Règlement ONU n° 17, les données réelles ne semblaient pas indiquer de problèmes ; il a également suggéré de mieux comprendre cette question spécifique et de recueillir davantage d'éléments. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question lors de ses futures sessions sur la base du document informel GRSP-70-27 et des données relatives aux accidents, et de conserver ce document en tant que document informel à l'ordre du jour de la session de mai 2022.

15. L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12, et le Groupe de travail a décidé de retirer cette question (hauteur des appuie-tête/constructions à toit bas) de l'ordre du jour des sessions suivantes.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24 ;
documents informels GRSP-70-14, GRSP-70-28.

16. L'expert de l'Italie, président du groupe spécial des casques de sécurité, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24 tel que modifié par le document informel GRSP-70-14 dans un exposé (document informel GRSP-70-28) traitant des dispositions spécifiques relatives à l'homologation de type des accessoires de casque définies par le groupe spécial. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24 tel que modifié par l'annexe III du présent rapport (document informel GRSP-70-14), et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 2 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

X. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques) (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : document informel GRSP-70-26.

17. Le Groupe de travail a adopté le document informel GRSP-70-26, tel que reproduit à l'annexe IV du rapport, tendant à actualiser les renvois à d'autres Règlements ONU, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition, en tant que projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 100, au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

XI. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28 ;
documents informels GRSP-70-12, GRSP-70-13, GRSP-70-17,
GRSP-70-20, GRSP-70-21-Rev.1.

18. L'expert de la CE, au nom de l'équipe spéciale de rédaction, a retiré les documents GRSP-70-12 et GRSP-70-13 et a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28. Il a expliqué que la proposition visait à introduire dans le Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) des dispositions alignées sur les nouvelles dispositions énoncées dans le règlement révisé concernant la sécurité générale (UE) 2019/2144. Il a également présenté le document informel GRSP-70-20, qui consiste en une révision récapitulative de la proposition, et le document informel GRSP-70-21-Rev.1, qui comprend uniquement les amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28 tel que modifié par l'annexe V du présent rapport (document informel GRSP-70-21-Rev.1), et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition, en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

19. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSP-70-17 (qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/18), concernant les nouvelles dispositions relatives aux systèmes de suspension à hauteur réglable. Le Groupe de travail a décidé de distribuer le document informel GRSP-70-17 sous une cote officielle à sa session de mai 2022, en tant que projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 127.

XII. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 ;
documents informels GRSP-68-05, GRSP-70-05, GRSP-70-18
et GRSP-70-22.

20. L'expert de l'Espagne, au nom du groupe des services techniques chargé du Règlement ONU n° 129, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 tel que modifié par le document informel GRSP-70-05, tendant à préciser l'évaluation de la limitation du déplacement de la tête lors des essais de choc latéral. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport (document informel GRSP-70-05), et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 7 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

21. Se référant à la décision prise au titre du point 6 de l'ordre du jour (voir le paragraphe 10 ci-dessus) au sujet d'une proposition parallèle soumise par l'expert de la CLEPA, le Groupe de travail a décidé de reprendre à sa session de mai 2022 l'examen d'une version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26, relatif à l'allongement de la jambe de force, et a demandé que soient présentés davantage d'éléments sur les accidents réels.

22. L'expert de la CLEPA a présenté un exposé (document informel GRSP-70-22) ayant pour objectif d'expliquer l'effet du contact entre le menton et la poitrine des mannequins pendant les essais d'homologation de type et les solutions possibles. Le Groupe de travail a approuvé en principe, à titre de solution pragmatique, la proposition de l'expert de la CLEPA introduisant les limites de force de tension du cou en se fondant sur les données des mesures effectuées lors des contrôles pour les homologations de type, comme proposé dans le document informel GRSP-68-05. Le Groupe de travail a demandé que l'échange d'informations sur ce sujet se poursuive à sa session de mai 2022, en attendant une proposition officielle de l'expert de la CLEPA basée sur le document informel GRSP-68-05.

XIII. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/21.

23. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/21, qui tend à introduire des dispositions relatives à la sécurité électrique après collision en cas de choc latéral contre un poteau, comme cela avait été décidé pour le Règlement ONU n° 94 (Choc avant) et proposé pour le Règlement ONU n° 12 (voir le paragraphe 8 ci-dessus). Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/21 en supprimant les crochets du paragraphe 11.7, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition, en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

XIV. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22,
documents informels GRSP-70-24.

24. L'expert de l'IMMA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22, qui tend à actualiser les dispositions applicables aux véhicules électriques de la catégorie L en les alignant sur celles du RTM ONU n° 20. Il a également ajouté que la proposition comprenait de nouvelles dispositions facultatives visant à permettre le montage d'un système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) dans n'importe quelle orientation, ce qui permettrait un déploiement sûr des batteries interchangeables. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22 tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport (document informel GRSP-70-24), et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

25. Le Groupe de travail a noté que l'homologation des SRSEE amovibles ne semblait pas viser les pièces de rechange. Pour donner suite à la demande de l'expert de la CE, le Groupe de travail a prié les experts des Parties contractantes de réfléchir à la question de savoir si cela devrait être facilité ou non à l'avenir et de lui faire rapport à ses futures sessions. Le Président a déclaré qu'il porterait cette question à l'attention du groupe de travail informel du RTM ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23.

26. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition présentée par l'expert des Pays-Bas (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23), visant à préciser les dispositions relatives au réglage du dossier du siège du passager lors de l'installation du mannequin Hybrid-III femme du 5^e centile. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23 sans modification, et a demandé au secrétariat de le soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration, en tant que projet de complément 4 à la série 01 d'amendements et en tant que projet de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue), pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

XVI. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrages ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/27.

27. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/27, qui tend à corriger la définition du type de véhicule dans le Règlement ONU n° 145. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/27 non modifié, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration, en tant que projet de complément 2 à la version originale du Règlement ONU n° 145, pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

XVII. Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière) (point 16 de l'ordre du jour)

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

28. Le Groupe de travail a repris l'examen d'une proposition présentée par l'expert de l'Allemagne (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29), visant à étendre à tous les critères la condition de la nécessité d'une influence sur les résultats de l'essai de choc. Le Groupe de travail a décidé de faire réviser le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29 par un petit groupe de rédaction composé d'experts intéressés et de reprendre l'examen d'une proposition révisée sur cette question à sa session de mai 2022.

XVIII. Résolution mutuelle n° 1 (point 17 de l'ordre du jour)

29. Le Groupe de travail a noté que l'additif 1 à la Résolution mutuelle n° 1 (Spécifications pour la construction, la préparation et la certification d'un mannequin d'essai de choc arrière homme biofidèle du 50^e centile, dispositif d'essai anthropomorphe (BioRID-II UN)) avait été adopté aux sessions de novembre 2021 du Forum mondial et du Comité exécutif. Le Groupe de travail a recommandé aux experts qui élaboraient des additifs

similaires pour les spécifications d'autres mannequins (par exemple les mannequins Q) d'utiliser comme modèle l'additif 1 susmentionné, élaboré par l'expert du Royaume-Uni.

XIX. Protection des occupantes d'un véhicule (point 18 de l'ordre du jour)

Document(s) : document informel GRSP-70-01.

30. Le Groupe de travail a examiné l'évaluation informelle des mérites techniques de l'étude de la Suède sur les occupantes des véhicules, effectuée par le groupe spécial d'experts. L'experte de la Suède a expliqué que le groupe spécial s'efforçait de mieux cerner et comprendre le problème, et qu'elle avait donc proposé la création d'un groupe de travail informel dont elle avait défini le mandat dans le document GRSP-70-01. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail qu'elle n'avait participé qu'à la première réunion du groupe spécial parce que celui-ci ne s'était pas acquitté du mandat confié par le Forum mondial (document ECE/TRANS/WP.29/1159, par. 22 et 58), à savoir recueillir et examiner des données pour déterminer si les affirmations de la Suède étaient fondées. Le Groupe de travail a décidé que le groupe spécial d'experts pouvait continuer à examiner les recherches existantes et à faire part des recherches en cours et que, s'il s'avérait qu'il existait suffisamment d'éléments concrets pour justifier que cette question soit traitée, un groupe de travail informel pourrait être créé.

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

Document(s) : document informel GRSP-70-02.

31. L'experte de l'Espagne, au nom du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar, a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux (document informel GRSP-70-02). Elle a confirmé que le groupe examinait différentes configurations d'essai et de systèmes de retenue pour enfants dans les véhicules de la catégorie M₃ (par exemple, positions du siège, mannequins Q avec ou sans dispositifs de retenue, types de dispositifs) compte tenu des contraintes pesant sur les autobus. Elle a également confirmé que des systèmes de retenue pour enfants intégrés avaient été envisagés, mais que cette solution pouvait entrer en conflit avec la modification structurelle des autobus. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2022.

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

Document(s) : document informel GRSP-70-15.

32. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRSP-70-15, dans lequel est indiqué un scénario de sécurité en cas d'accident impliquant des véhicules autonomes fondé sur les résultats d'une enquête. Il a conclu que les consommateurs s'attendaient que la sûreté des véhicules autonomes en cas d'accident soit équivalente ou supérieure au niveau actuel, compte tenu de la circulation et des attentes du marché. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'était pas nécessaire de prendre une décision sur les questions soulevées par l'expert de la République de Corée concernant les problèmes de sécurité liés aux véhicules autonomes et que ces questions devraient d'abord être examinées par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) et ses sous-groupes.

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

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

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

Document(s) : document informel GRSP-70-11.

34. Pour donner suite à la demande formulée par le Président du Forum mondial à la session de juin 2021 (document ECE/TRANS/WP.29/1159, par. 35 à 38), le Groupe de travail a examiné le programme de travail du Forum mondial et de ses organes subsidiaires. Le Groupe de travail a convenu que ses propres priorités (telles qu'énumérées dans le document informel GRSP-70-11) ne nécessitaient pas d'être actualisées jusqu'à la soumission des priorités à venir en décembre 2022, car elles traduisaient les plans pour 2021, et le document ne nécessitait pas d'être actualisé chaque fois que le Groupe de travail progressait sur une question. En outre, le Groupe de travail a convenu que le document informel GRSP-70-11 traduisait correctement les priorités pour 2021 soumises par le Groupe de travail au Forum mondial.

XXIV. Élection du Bureau (point 23 de l'ordre du jour)

35. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690/Rev.1), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son Bureau. Les représentants des Parties contractantes présents et votants ont élu à l'unanimité M. M. Koubek (États-Unis d'Amérique) Président et M. H. G. Kim (République de Corée) Vice-Président pour les sessions du Groupe de travail prévues en 2022.

XXV. Questions diverses (point 24 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : document informel GRSP-70-23.

36. L'expert de la CLEPA a réitéré sa demande à toutes les Parties contractantes n'appartenant pas à l'Union européenne de signaler leur intention d'appliquer la nouvelle disposition transitoire du Règlement ONU n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (document ECE/TRANS/WP.29/2020/111, complément 18 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 44) adoptée à la session de novembre 2020 du Forum mondial, qui permettait aux Parties contractantes de ne plus accepter les homologations conformément à ce Règlement ONU à compter du 1^{er} septembre 2023. L'expert de la CE a précisé que tous les États membres de l'Union européenne auraient la possibilité de mettre en œuvre cette date d'expiration avec un an de retard pour écouler les dispositifs de retenue pour enfants déjà en stock. Enfin, le Groupe de travail a demandé aux Parties contractantes à l'Accord de 1958 n'appartenant pas à l'Union européenne de faire part de leur intention de poursuivre ou d'interrompre la vente, après le 1^{er} septembre 2023, de dispositifs de retenue pour enfants homologués conformément au Règlement ONU n° 44.

37. L'expert de la CE a présenté une étude (document informel GRSP-70-23) visant à examiner et évaluer le caractère approprié des impulsions de choc figurant dans la législation actuelle de l'Union européenne. Il a déclaré qu'il serait nécessaire de déterminer les modifications potentielles des Règlements et d'évaluer les avantages potentiels ainsi que les éventuelles conséquences non désirées. Il a indiqué que les données sur les accidents étaient limitées et que la réalité du problème était donc impossible à définir. À ce stade, on manquait de données concrètes, y compris sur le rapport coût-efficacité, et pour le moment la CE ne

donnerait pas suite à la modification relative aux impulsions. Il a précisé que la Commission était tenue d'évaluer la sécurité des véhicules au plus tard en juillet 2027 (art. 14 du règlement concernant la sécurité générale (UE) 2019/2144) et qu'elle tiendrait compte de cette recherche en temps voulu. Le Groupe de travail a suggéré de faire part de cet exposé au Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG). L'expert de la CE a notamment recommandé de veiller à la cohérence entre les Règlements ONU n^{os} 67 (Véhicules alimentés au GPL) et 110 (Véhicules alimentés au GNC), visés par la recherche en question, et le Règlement ONU n^o 134 et le RTM n^o 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.3 ;
document informel GRSP-70-04.

38. L'expert du Japon, représentant du GRSP pour l'IWVTA, a expliqué que les amendements aux Directives générales concernant les dispositions transitoires précisaient que les Parties contractantes pouvaient et devaient continuer à accorder des homologations de type pour les séries précédentes, et que l'amendement concerné avait été adopté en tant que révision 3 à la session de mars 2021 du Forum mondial. Il a ajouté qu'un deuxième point débattu au sein du groupe de travail informel concernait la proposition de série 04 d'amendements au Règlement ONU n^o 0, modifiant l'annexe 4. Il a précisé que la proposition d'amendement à l'annexe 4 (énumérant les Règlements ONU qui s'appliquaient au Règlement ONU n^o 0), ajoutait le Règlement ONU n^o 154 (WLTP) et les nouveaux Règlements n^{os} 161, 162 et 163, et traduisait une nouvelle série d'amendements à un Règlement ONU existant, à savoir le Règlement ONU n^o 95. Il a indiqué que l'amendement avait été adopté à la session de novembre 2021 du Forum mondial (document ECE/TRANS/WP.29/2021/84). En outre, il a précisé qu'à la dernière réunion du groupe de travail informel de l'IWVTA, qui s'était tenue en novembre 2021, il avait été noté que la série 04 n'était pas assortie de dispositions transitoires et qu'un complément incorporant ces dispositions serait donc proposé à la session de mars 2022 du Forum mondial. Il a annoncé qu'une proposition de série 05 d'amendements au Règlement ONU n^o 0, tendant à actualiser l'annexe 4, était en cours d'élaboration, et qu'un document informel serait sans doute soumis au Forum mondial à sa session de juin 2022. Enfin, il a informé le Groupe de travail que le groupe de travail informel étudiait des mesures pour promouvoir l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, par exemple en envisageant un processus visant à mieux informer sur les dispositions minimales réelles applicables chez les différentes Parties contractantes en vue d'une éventuelle inclusion dans le document ECE/TRANS/WP.29/343 sur l'état de l'Accord de 1958 et de ses Règlements ONU.

39. L'expert de la Finlande, au nom du groupe de travail informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA), a présenté une proposition d'extension de la DETA afin d'améliorer l'utilisation de l'identifiant unique dans les Règlements ONU (document informel GRSP-70-04). Il a ajouté que l'identifiant unique serait disponible à la fin de l'année suivante, en raison de l'adaptation du logiciel. Le Groupe de travail a noté que l'identifiant unique ne pouvait pas être appliqué pour l'instant aux Règlements ONU n^{os} 22, 44 et 129. Il a été précisé que l'autorité chargée de l'application de ces Règlements ONU avait besoin de disposer des données relatives à l'homologation de type pour effectuer les contrôles.

C. Points à retenir des sessions de juin et de novembre 2021 du Forum mondial

Document(s) : document informel GRSP-70-09-Rev.1.

40. Le secrétaire a rendu compte des points à retenir (document informel GRSP-70-09-Rev.1) des 184^e (document ECE/TRANS/WP.29/1159) et 185^e (ECE/TRANS/WP.29/1161) sessions.

D. Machine tridimensionnelle de positionnement du point H

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

E. Systèmes de transport intelligents

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

F. Enfants oubliés dans des véhicules

Document(s) : document informel GRSP-70-30.

43. L'expert d'Euro NCAP a présenté le document informel GRSP-70-30, dans lequel sont exposés un scénario sur la situation actuelle de ce problème et le plan par étapes élaboré par son organisation pour un protocole de détection de la présence d'enfants. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que la proposition de loi du Président de son pays sur la sécurité des véhicules encouragerait la coopération mondiale sur cette question. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre le débat sur le sujet des enfants oubliés dans des véhicules en partageant les données et les résultats des recherches lors de ses futures sessions.

G. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)

Document(s) : document informel GRSP-70-29.

44. Le Groupe de travail a noté, au moyen du document informel GRSP-70-29, que depuis 1999, plus de 2 300 butoirs d'essais de choc latéral (utilisés par les services techniques pour les essais d'homologation de type) présentaient un paramètre non conforme aux dispositions du Règlement ONU n° 95 (prescription relative à l'allongement de rupture de la plaque avant). Le Groupe de travail a prié ses experts de mener des recherches et de lui faire rapport, à sa session de mai 2022, sur les conséquences de la non-conformité des butoirs qui auraient pu conduire à la non-conformité au Règlement ONU n° 95 pendant vingt années de production de véhicules.

H. Accord de 1997 – Conformité des véhicules pendant leur durée de vie

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2021/148.

45. Le Groupe de travail a noté que le Forum mondial (document ECE/TRANS/WP.29/1161, par. 99) s'attendait que l'examen par les groupes de travail d'une proposition de document-cadre sur la conformité des véhicules pendant leur durée de vie (document ECE/TRANS/WP.29/2021/148) soit achevé avant sa session de mars 2022. Le Groupe de travail a approuvé le document-cadre sans le modifier (document ECE/TRANS/WP.29/2021/148).

I. Décisions adoptées selon la procédure d'approbation tacite

Document(s) : document informel GRSP-70-34-Rev.3.

46. En vertu des procédures spéciales établies pour la période de pandémie de COVID-19 (document ECE/EX/2020/L.12), le Groupe de travail a approuvé la liste des principales décisions (document informel GRSP-69-34-Rev.3), telle que reproduite à l'annexe IX du présent rapport, prises pendant la session au moyen de la procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session.

J. Hommages

47. Le Groupe de travail a noté que M^{me} Mary Versailles, représentante des États-Unis d'Amérique et ancienne Présidente du Groupe de travail, prévoyait de prendre sa retraite et ne participerait plus aux sessions. Le Groupe de travail l'a remerciée pour son dévouement et sa contribution à la cause de la sûreté des véhicules à l'échelle mondiale au cours de ses nombreuses années de direction et de participation active aux sessions du Groupe de travail et d'autres groupes du Forum mondial. Le Groupe de travail a souhaité à M^{me} Versailles une longue et heureuse retraite et a salué sa carrière réussie par de longs applaudissements.

48. Le Groupe de travail a également noté que M. Kurt Pfister, représentant de la Suisse, prendrait sa retraite et ne participerait plus aux sessions. Le Groupe de travail a salué le dévouement de M. Pfister et la contribution qu'il avait apportée à la sécurité des véhicules à l'échelle mondiale pendant ses années de participation active aux sessions. Le Groupe de travail a souhaité plein succès à M. Pfister dans ses activités futures et a salué sa carrière réussie par de longs applaudissements.

K. Ordre du jour provisoire de la session suivante

49. Le Groupe de travail a noté que sa soixante et onzième session se tiendrait à Genève du 9 mai à partir de 14 h 30 au 13 mai 2022 à 12 h 30. Il a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat était fixée au 11 février 2022, soit douze semaines avant la session. Le Groupe de travail souhaiterait sans doute suivre une proposition (document informel GRSP-70-38) d'ordre du jour provisoire telle que reproduite 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° 16 (Ceintures de sécurité).
6. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
7. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral).
8. Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques).
9. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
10. Règlement ONU n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants).
11. Règlement ONU n° 135 (Choc latéral contre un poteau).
12. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
13. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
14. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size).
15. Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière).
16. Résolution mutuelle n° 1.
17. Protection des occupants d'un véhicule.
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. Questions diverses :
 - a) Échange d'informations sur les dispositions nationales et internationales concernant la sécurité passive ;
 - b) Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) ;
 - c) Points à retenir de la session de mars 2022 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 seulement]

List of informal documents (GRSP-70-...) 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	Canada, France, Germany, Japan, Netherlands, Spain and Sweden	18	E	Proposal of draft terms of references for informal working group on sex and size neutral crash safety	(a)
02	Spain	19	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
03	CLEPA	6	E	ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 GRSP seventieth session	(a)
04	IWG DETA	24(b)	E	Proposal for extension of DETA to improve the use of the UNIQUE IDENTIFIER for UN Regulations	(a)
05	Spain	11	E	Proposal for Supplement 7 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
06	Finland	6	E	Three-point safety-belts in buses and coaches	(c)
07	Finland	6	E	Estimate of the cost and impact of three-point seat belts in buses in Finland	(c)
08	Secretariat	1	E	Virtual meeting participation guidelines (Webex)	(a)
09/ Rev.1	Secretariat	24(c)	E	Highlights of WP.29 June and November 2021 sessions	(a)
10/ Rev.2	GRSP Chair	1	E	Running order of GRSP 70th session	(a)
11	Secretariat	22	E	Programme of Work of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) and its Subsidiary Bodies	(a)
12	EC	10	E	Revised ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28	(a)
13	EC	10	E	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28	(a)
14	Ad hoc group - UN Reg. 22	8	E	Proposal for Supplement 2 to the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(d)
15	Republic of Korea	20	E	Crash Safety of Autonomous Vehicles Based on a Survey Result	(a)
16/ Rev.2	Secretariat	1	E	Annotated provisional agenda	(a)
17	Germany	10	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety)	(b)
18	CLEPA	11	E	Modification of R16/R129 Support Leg Volume	(a)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
19	Republic of Korea	2(b)	E	Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
20	OICA	10	E	Revised ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28	(a)
21/ Rev.1	OICA	10	E	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28	(d)
22	CLEPA	11	E	UN Regulation No. 129 neck limits: effect of chin-to-chest contact and potential solutions	(a)
23	EC	24(a)	E	EC study to review the appropriateness of crash pulses used in current EU legislation	(a)
24	IMMA	13	E	Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22	(d)
25	OICA	6	E	UN-R16 proposal by Japan ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19	(a)
26	OICA	9	E	Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100	(d)
27	Norway	7	E	Proposal for the 11 series of amendments to UN Regulation No. 17 (Strength of seats)	(c)
28	Ad hoc group - UN Reg. 22	8	E	Proposal for Supplement 2 to the 06 series of amendments of UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(a)
29	EC	24(g)	E	UN Regulation No. 95 Front Plate Elongation Requirement Review	(a)
30	Euro NCAP	24(f)	E	Euro NCAP Child Presence Detection	(a)
31	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	(d)
32	Japan	6	E	Sled Test Results of Small Female Dummy	(a)
33	TF-GTR9	2(a)	E	Technical Working Subgroup on GTR9 Amendment 3: Status Report	(a)
34/ Rev.3	Secretariat	24(i)	E	Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation Of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2021	(d)
35	IWG HFCV	3	E	Summary Report by Chair of IWG for GTR 13 (Hydrogen-Powered Vehicles) to the 70th Meeting of GRSP (December 9, 2021	(a)
36	TF-GTR9	2(a)	E	Technical Working Subgroup on GTR9 Amendment 3: Complete - Status Report	(a)
37	IWG EVS	4	E	Summary Report by Chair of IWG for GTR 20 (Electrical Vehicle Safety) to the 70th Meeting of Group of Experts on Passive Safety December 10, 2021	(a)
38	Secretariat	24(j)	E	Provisional agenda of the seventy-first session of GRSP	(a)

Notes:

- (a) Consideration completed or superseded.
(b) Continue consideration at the next session with an official symbol.

- (c) Continue consideration at the next session as an informal document.
- (d) Adopted and to be submitted to WP.29.

Annexe II

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 12 (Mécanisme de direction)

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/18 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 8 du présent rapport)

...

Paragraphe 5.6, lire :

« 5.6 Les prescriptions des paragraphes 5.5 à 5.5.4 ci-dessus sont considérées comme remplies si le véhicule équipé d'une chaîne de traction électrique à haute tension satisfait aux prescriptions des paragraphes 5.2.8 à 5.2.8.4 du Règlement ONU n° 94, série 04 d'amendements, ou aux prescriptions des paragraphes 5.2.8 à 5.2.8.4 du Règlement ONU n° 137, **série 02 d'amendements**. ».

Annexe III

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 16 du présent rapport)

...

Paragraphe 5.4.4.1.2.2.1, lire :

« 5.4.4.1.2.2.1 Dans le cas ... suivants :

En ce qui concerne les composants

“S” ou “S45” : “S” si l'accessoire ...

...

“M” si l'accessoire ...

En ce qui concerne les emplacements :

“F” si l'accessoire ...

...

“R” si l'accessoire ...

Si un accessoire comporte plusieurs composants qui doivent être montés à différents emplacements du casque, que ce soit “F”, “L2” et/ou “R”, les indications d'emplacement seront mises entre crochets et séparées entre elles par un symbole “+” ; ».

Insérer un nouveau paragraphe 6.19.11, libellé comme suit :

« **6.19.11 Si un accessoire peut être monté à différents emplacements d'un casque et nécessite pour cela différents supports, chacun des supports doit porter une marque indélébile avec l'un des symboles suivants :**

“FR” pour le raccord avant côté droit

“FL” pour le raccord avant côté gauche

“LR” pour le raccord latéral droit

“LL” pour le raccord latéral gauche

“R” pour le raccord arrière

Le marquage doit se faire sur une surface visible lorsque le support est fixé au casque.

La hauteur des marquages doit être d'au moins 8 mm. ».

Paragraphe 14.1, lire :

« 14.1 ...

...

Une mise en garde générale ... si certains des symboles, **autres que les symboles d'installation**, inscrits ...

En ce qui concerne les symboles des emplacements de montage, à savoir “F”, “L” et “R”, un accessoire universel pourra être monté s'il est fourni avec un ou des supports marqués avec les emplacements de montage des accessoires disponibles pour le casque. Le support utilisé doit correspondre à l'emplacement utilisé pour

le casque. Le marquage du support ajoutera, après le marquage “F” et “R” des emplacements de montage, les symboles “R”, s’il doit être monté sur le côté droit du casque, ou “L” s’il doit être monté sur le côté gauche du casque.

Lorsque l’accessoire comporte différents composants à monter à différents emplacements du casque, le marquage des emplacements de l’accessoire se trouve entre crochets et avec un symbole “+” entre les marquages des emplacements, le casque doit porter tous les marquages des emplacements de l’accessoire affichés entre crochets. ».

Paragraphe 14.8, lire :

« 14.8

...

Une mise en garde générale ... si certains des symboles, autres que les symboles d’installation, inscrits ...

Une mise en garde doit être adressée à l’utilisateur indiquant que :

- a) En ce qui concerne les symboles des emplacements de montage, à savoir “F”, “L” et “R”, l’accessoire pourra être monté s’il est fourni avec un ou des supports marqués avec les emplacements de montage des accessoires disponibles pour le casque. Le support utilisé doit correspondre à l’emplacement utilisé pour le casque. Le marquage du support ajoutera, après le marquage “F” et “R” des emplacements de montage, les symboles “R”, s’il doit être monté sur le côté droit du casque, ou “L” s’il doit être monté sur le côté gauche du casque ;
- b) Lorsque l’accessoire comporte différents composants à installer dans différents emplacements du casque, le marquage des emplacements de l’accessoire se trouve entre crochets et avec un symbole “+” entre les marquages des emplacements, le casque doit porter tous les marquages des emplacements de l’accessoire affichés entre crochets.

Une mise en garde doit être adressée à l’utilisateur à la fois dans l’emballage et dans le manuel du propriétaire indiquant les possibilités de position de montage de l’accessoire à gauche ou à droite. ».

Annexe 2C, lire :

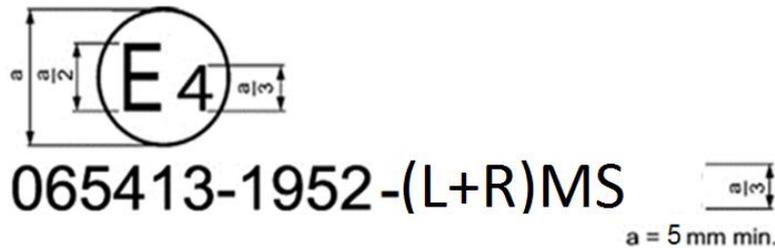
« Annexe 2C – Exemple de disposition de la marque d’homologation d’un accessoire

Exemple de disposition de la marque d’homologation d’un accessoire universel

...

... sans outil en vue d’un contrôle.

Exemple de disposition de la marque d'homologation d'un accessoire universel utilisant deux emplacements de montage sur le casque

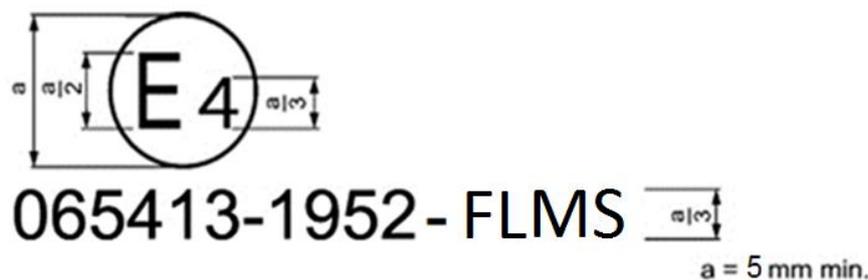


La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un accessoire universel, indique que ce type d'accessoire universel a été homologué aux Pays-Bas (E 4) sous le numéro d'homologation 065413. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux dispositions du Règlement comprenant la série 06 d'amendements au moment de l'homologation, que le numéro de série de production de l'accessoire est 1952 et qu'il est homologué pour un montage latéral (L) et arrière (R), chaque position de montage étant utilisée par un élément de l'accessoire, et possède un microphone (M) et des haut-parleurs (S).

Note : Le numéro d'homologation et le numéro de série de production doivent être placés à proximité du cercle et être disposés soit au-dessus, soit au-dessous de la lettre "E", ou à gauche ou à droite de cette lettre. Les chiffres du numéro d'homologation et du numéro de série de production doivent être disposés du même côté par rapport à la lettre "E" et orientés dans le même sens. L'utilisation de chiffres romains pour les numéros d'homologation doit être évitée afin d'exclure toute confusion avec d'autres symboles.

Pour des raisons d'espace, le numéro d'homologation peut être placé sur le côté de l'accessoire tourné vers le casque, à condition que l'accessoire soit installé sur un support dont il puisse être détaché facilement sans outil en vue d'un contrôle.

Exemple de disposition de la marque d'homologation d'un accessoire universel susceptible d'utiliser deux emplacements de montage sur le casque



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un accessoire universel, indique que ce type d'accessoire universel a été homologué aux Pays-Bas (E 4) sous le numéro d'homologation 065413. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été délivrée conformément aux dispositions du Règlement comprenant la série 06 d'amendements au moment de l'homologation, que le numéro de série de production de l'accessoire est 1952 et qu'il est homologué pour un montage frontal ou latéral et possède un microphone et des haut-parleurs.

Note : Le numéro d'homologation et le numéro de série de production doivent être placés à proximité du cercle et être disposés soit au-dessus, soit au-dessous de la lettre "E", ou à gauche ou à droite de cette lettre. Les chiffres du numéro d'homologation et du numéro de série de production doivent être disposés du même côté par rapport à la lettre "E" et orientés dans le même sens. L'utilisation de chiffres romains pour les numéros d'homologation doit être évitée afin d'exclure toute confusion avec d'autres symboles.

Pour des raisons d'espace, le numéro d'homologation peut être placé sur le côté de l'accessoire tourné vers le casque, à condition que l'accessoire soit installé sur un support dont il puisse être détaché facilement sans outil en vue d'un contrôle.

Exemple de disposition de la marque d'homologation d'un accessoire spécial

... et que le numéro de lot de production de l'accessoire est 1952. ».

Annexe 8, figure 1d, remplacer « 6 » par « 60 ».

Annexe 20, première partie, paragraphes 1.3 à 1.3.1.1, lire :

« 1.3 Caractérisation ... haut-parleurs :

1.3.1 Le haut-parleur, dont la hauteur est supérieure à 5 mm, est placé entre deux plaques parallèles au moyen desquelles une charge connue peut être appliquée, la surface des plaques étant suffisamment grande pour contenir un cercle d'au moins 65 mm de diamètre.

1.3.1.1 Procédure

Le haut-parleur doit être soumis aux essais avec l'ensemble des mousses et des films ou couches de fixation.

Le haut-parleur est placé sur le support inférieur de la machine de traction universelle.

La plaque supérieure de la machine de traction universelle doit être rapprochée du haut-parleur d'essai sans le toucher.

Régler la force zéro.

Mettre la plaque supérieure de la machine de traction en contact avec le haut-parleur jusqu'à ce que la force atteigne une valeur de 0,01 kN.

Mesurer la distance entre les deux supports.

Régler le déplacement zéro.

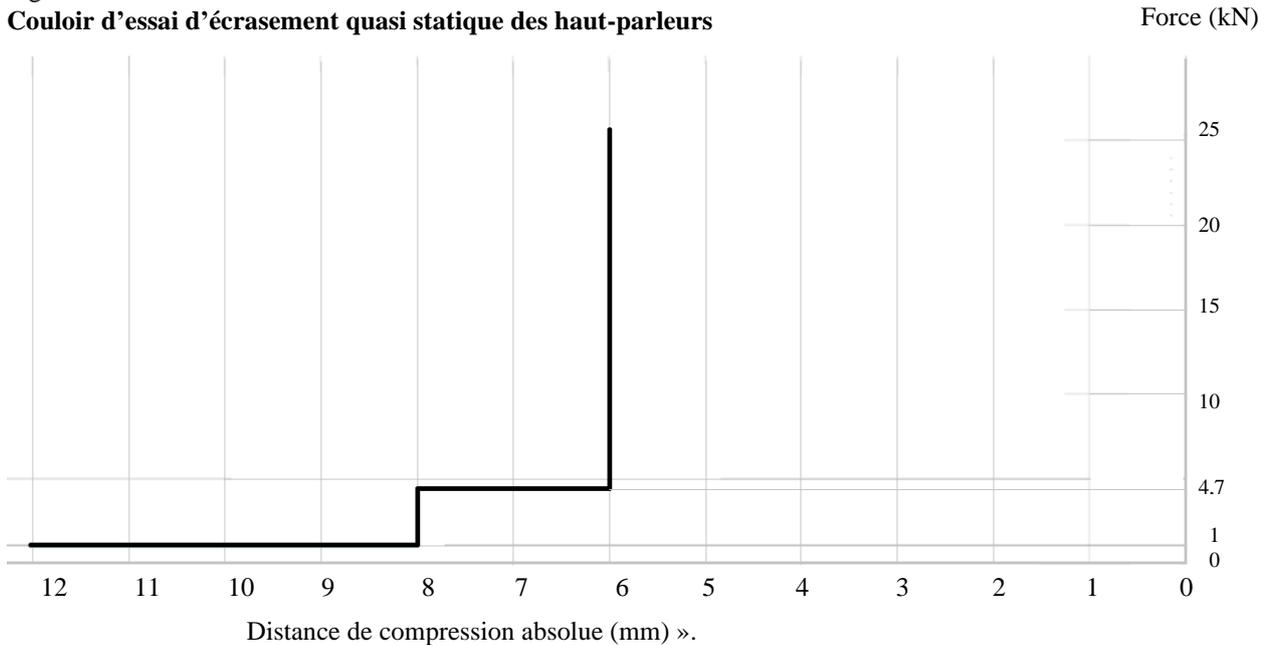
Lancer l'essai d'écrasement à une vitesse constante de 10 mm/min. Enregistrer la force en fonction de la distance à une fréquence d'échantillonnage minimale de 10 Hz.

L'essai se termine lorsque la force atteint 10 kN.

Le graphique obtenu pour le haut-parleur doit être inférieur à la ligne définissant la limite supérieure du couloir.

Figure 4

Couloir d'essai d'écrasement quasi statique des haut-parleurs



Annexe 20, première partie, paragraphes 1.4.1 à 1.4.1.1.6, lire :

« **1.4.1 Définition du simulacre de haut-parleur déformable**

1.4.1.1 Spécifications des composants et des matériaux

Le simulacre de haut-parleur est illustré à la figure 6 de la présente annexe. Les dimensions des différents composants du simulacre de haut-parleur sont indiquées séparément ci-dessous. Les couches indiquées ci-dessous relèvent d'une méthode de construction possible ; d'autres possibilités sont valables à condition qu'elles satisfassent aux dispositions du paragraphe 1.4.1.3.

1.4.1.1.1 Couche 1 : feuille de revêtement faisant face à la fausse tête

Dimensions

Diamètre : 40 mm

Tolérance : + 0/- 1 mm

Épaisseur : 1 mm ± 0,07 mm

Matériau : aluminium 5251/5052 (ISO 209, première partie)

1.4.1.1.2 Couche 2 : bloc nid d'abeille extérieur. Pré-écrasé autour de 6 mm

Dimensions

Diamètre : 40 mm (dans la direction de l'axe du ruban en nid d'abeille directions L et W)

Tolérance : + 0/- 1 mm

Profondeur : 6 mm (dans le sens des axes des cellules du nid d'abeille)

Tolérance : ± 0,1 mm

Matériau : aluminium 3003 (ISO 209, première partie)

Épaisseur de la feuille : 0,076 mm ± 15 %

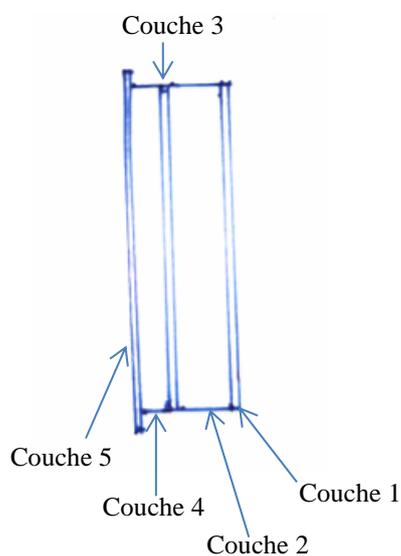
Taille des cellules : 9,5 mm ± 20 %

Densité : 57,7 kg/m³ ± 20 %

Résistance à l'écrasement : 0,827 MPa ± 10 %

1.4.1.1.3 Couche 3 : couche intermédiaire de liaison**Dimensions****Diamètre : 40 mm****Tolérance : + 0/- 1 mm****Épaisseur : 1 mm ± 0,07 mm****Matériau : aluminium 5251/5052 (ISO 209, première partie)****1.4.1.1.4 Couche 4 : bloc intérieur en nid d'abeille. Pré-écrasé autour de 6 mm****Dimensions****Diamètre : 40 mm (dans la direction de l'axe du ruban en nid d'abeille)
directions L et W****Tolérance : + 0/- 1 mm****Profondeur : 3,4 mm (dans le sens des axes des cellules du nid d'abeille)****Tolérance : ± 0,1 mm****Matériau : Aluminium 5056 (ISO 209, première partie)****Épaisseur de la feuille : 0,038 mm ± 15 %****Taille des cellules : 3,175 mm ± 20 %****Densité : 97,71 kg/m³ ± 20 %****Résistance à l'écrasement : 3,689 MPa ± 10 %****1.4.1.1.5 Couche 5 : feuille de support****Diamètre : 40 mm à 45 mm****Tolérance : + 0/- 1 mm****Épaisseur : 1 mm ± 0,07 mm****Matériau : aluminium 5251/5052 (ISO 209, première partie)****1.4.1.1.6 Adhésif****L'adhésif à utiliser partout doit être un polyuréthane à deux composants (par exemple la résine Ciba-Geigy XB5090/1 avec le durcisseur XB5304, ou équivalent).**

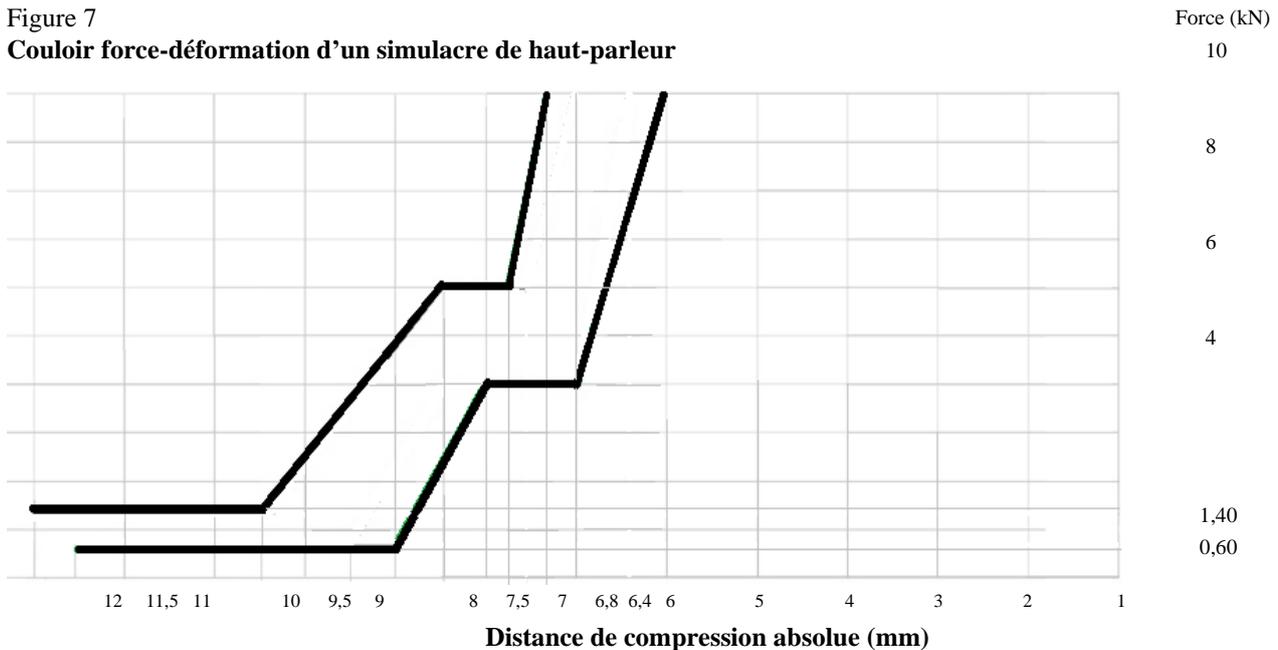
Figure 6
Simulacre de haut-parleur



- 1.4.1.2 Certification des nids d'abeille en aluminium et caractérisation des simulacres**
- 1.4.1.2.1 Un certificat des caractéristiques des nids d'abeille en aluminium est nécessaire pour garantir que les dispositions du paragraphe 1.4.1.1 ci-dessus soient respectées.**
- 1.4.1.3 Vérification des caractéristiques du simulacre**
- 1.4.1.3.1 Afin de garantir le bon comportement du simulacre de haut-parleur, le service technique doit s'assurer que la courbe force-déformation se situe dans les limites indiquées dans la figure 7.**

Figure 7

Couloir force-déformation d'un simulacre de haut-parleur

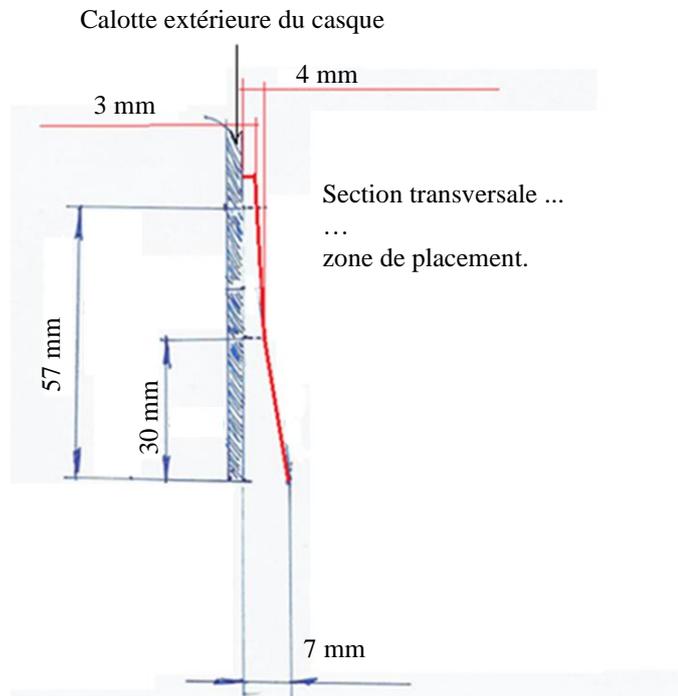


- 1.4.1.3.2 Si la courbe force-déformation du simulacre passe au-dessus de la limite supérieure du couloir ou en dessous de la limite inférieure du couloir sans dépasser 0,5 mm, le simulacre est réputé avoir satisfait à l'essai.**
- 1.4.1.3.3 Pour chaque lot de simulacres fabriqué, le service technique procède à la vérification que les performances du lot de simulacres correspondent aux prescriptions des paragraphes 1.4.1.3.1 et 1.4.1.3.2 ci-dessus. La méthode statistique utilisée pour l'acceptation du lot est enregistrée par le service technique.**
- 1.4.1.3.4 La procédure d'essai du simulacre est celle définie au paragraphe 1.3.1.1 de la première partie de l'annexe 20.**
- 1.4.1.4 Dispositions relatives au pré-écrasement des pièces en nid d'abeille**
- Afin d'éviter le premier pic de force de déformation qui est typique des matériaux en nid d'abeille, un pré-écrasement des couches 2 et 4 décrites ci-dessus est nécessaire.
- Les dimensions fixées au paragraphe 1 ci-dessus pour les couches de nid d'abeille sont celles après pré-écrasement.
- Pour la couche 2, la dimension initiale de l'épaisseur du nid d'abeille est de 12 mm.
- Pour la couche 4, la dimension initiale de l'épaisseur du nid d'abeille est de 9 mm.
- Le côté pré-écrasé de la couche 2 doit être collé à la couche 1.
- Le côté pré-écrasé de la couche 4 doit être collé à la couche 3. ».

Annexe 20, deuxième partie, paragraphe 2.1, figure 6, lire :

« Figure 8

Espace libre du rembourrage de protection pour le pincement des accessoires aux emplacements frontaux et latéraux des casques UA



».

Annexe 20, deuxième partie, paragraphe 2.2, lire :

« 2.2 Dimensions de l'espace libre de pincement du casque ...

Le casque ... d'une hauteur de **55 mm** et d'une largeur de **56 mm**, ... ».

Annexe 20, deuxième partie, paragraphe 2.3, lire :

« 2.3 La zone de fixation ... un rectangle d'une hauteur d'au moins **40 mm** sur une longueur de **80 mm** ... ».

Annexe IV

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

Texte adopté sur la base du document informel GRSP-70-26 (voir le paragraphe 17 du présent rapport)

Paragraphe 5.1.3.1, lire :

« 5.1.3.1 Chaîne de traction électrique...
... conformément aux dispositions de l'annexe **5A** (Méthode de mesure de la résistance d'isolement pour les essais sur véhicule). ».

Paragraphe 6.4.1.1, lire :

« 6.4.1.1 Essai sur un véhicule
Le respect ... Règlement ONU n° 137 (série **02** d'amendements ou ultérieurs)... ».

Paragraphe 6.4.2.1.1, lire :

« 6.4.2.1.1 Essai dynamique sur un véhicule
Le respect ... Règlement ONU n° 137 (série **02** d'amendements ou ultérieurs)... ».

Annexe V

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons)

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/28 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 18 du présent rapport)

Paragraphe 2.1, lire :

- « 2.1 ...
- b) Vers l'arrière, par une longueur développée de **2 500**¹ mm, ou par une ligne située à au moins 82,5 mm ...
- ... ».

Paragraphe 2.43, lire :

- « 2.43 « *Longueur développée (WAD)* », le tracé ... Le véhicule est à son assiette normale.
- ... de 1 700 mm (WAD1700) et de **2 500 mm (WAD 2500)**¹. ».

Paragraphe 2.44, modifier comme suit

- « 2.44 « Zone d'impact du pare-brise », une zone ...
- ...
- ... avec la tangente à la limite du masque opaque **ou, en cas d'absence de masque opaque, à partir du bord visible.**
- Pour l'alinéa b), ... la tangente au bord arrière **visible** du pare-brise.
- Pour les essais attribués à tout point de mesure ... l'élément de frappe doit être la tête factice d'adulte. ».

Paragraphe 2.45, lire :

- « 2.45 ...
- b) Vers l'arrière, par une longueur développée de **2 500** mm² ou par la limite avant de la zone d'impact du pare-brise si celle-ci est située plus en avant dans une position latérale donnée.
- ... ».

Paragraphe 4.2, modifier comme suit

- « 4.2 ... (actuellement **03**, pour la série **03** d'amendements) ... ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 11.5 à 11.13, libellés comme suit :

- « 11.5 ...
- ...
- 11.9 Jusqu'au 1^{er} septembre 2028, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accorder des homologations de type utilisant les procédures d'essai relatives au comportement atypique de rupture du pare-brise (voir les paragraphes 4.8 et 5.8 de l'annexe 5) et**

¹ Ou par une longueur développée de 2 100 mm, conformément aux paragraphes 11.9 à 11.11.

² À partir de la limite ~~avant~~ d'une longueur développée de 2 100 mm, le cas échéant, conformément aux paragraphes 11.9 à 11.11.

les dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée (voir les paragraphes 2.1 et 2.45).

- 11.10 Jusqu'au 1^{er} septembre 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée (voir les paragraphes 2.1 et 2.45).
- 11.11 À compter du 1^{er} septembre 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront pas tenues d'accepter les homologations de type délivrées pour un véhicule dont la face supérieure du capot comporte une limite de longueur développée de 2 100 mm (voir les paragraphes 2.1 et 2.45).
- 11.12 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent accorder des homologations de type conformément à toute série précédente d'amendements au présent Règlement.
- 11.13 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accorder des extensions d'homologations existantes à toute série précédente d'amendements au présent Règlement. ».

Annexe 1, deuxième partie, point 16.1, lire :

« 16.1 Zone de surveillance du carénage :

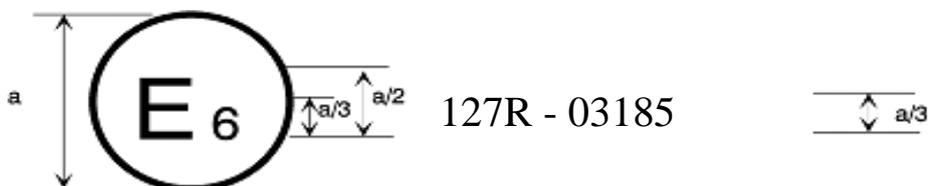
Point	Longueur développée	Coordonnée Y ³	Vitesse au moment du choc	Valeur HIC
1.				
2.				
...				

Limite de 2 100 mm de la longueur développée conformément aux paragraphes 11.9 à 11.11 : applicable/non applicable. ».

Annexe 2, lire :

« Exemples de marques d'homologation

(Voir les paragraphes 4.4 à 4.4.2 du présent Règlement.)



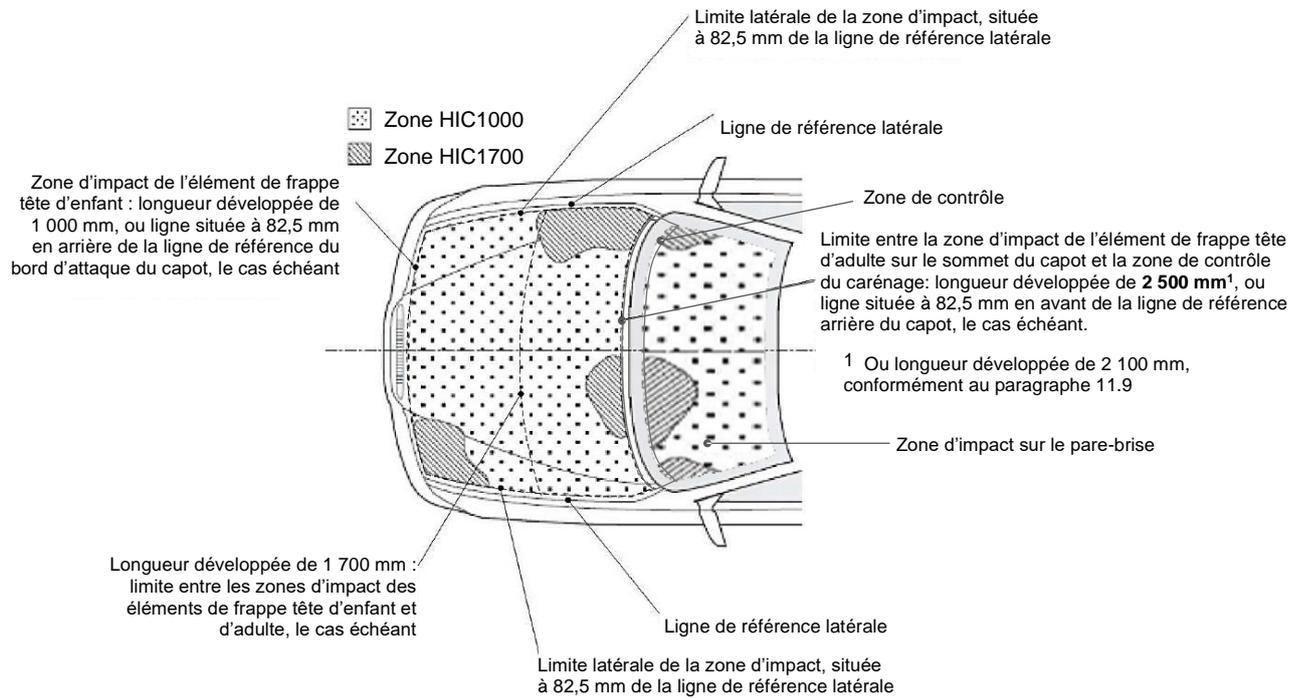
a = 8 mm min

La marque d'homologation ci-dessus ... tel que modifié par la série 03 d'amendements. ».

³ Système de coordonnées tel qu'il est défini à l'appendice 2 de l'annexe 1 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 (<https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions>).

Annexe5, figure 5, remplacer par :

« Figure 5



... ».

Annexe VI

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 20 du présent rapport)

Paragraphe 6.6.4.5.1, lire :

« 6.6.4.5.1 Principaux critères d'évaluation des blessures – limitation du déplacement de la tête

Au début de l'essai de choc latéral, la protection latérale doit être placée au même niveau horizontal et à la même position longitudinale que le centre de gravité de la tête du mannequin, entre les plans longitudinaux verticaux de la tête et du panneau de porte.

Durant la phase de charge de l'essai de choc latéral, qui peut aller jusqu'à 80 ms, la retenue de la tête doit être évaluée d'après les critères suivants :

- a) Aucun contact ... portière ;
- b) **Aucune partie de la tête ne** doit dépasser un plan **longitudinal** vertical défini par une ligne rouge au sommet **du panneau** de la porte (caméra supérieure). Ce plan **longitudinal** vertical est défini à la figure 1 de l'appendice 3 de l'annexe 6 **comme le « plan limite du déplacement de la tête »**. Ce critère n'est ... ».

Annexe VII

Projets d'amendements au Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L)

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/22 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 24 du présent rapport)

Ajouter un nouveau paragraphe 2.47, libellé comme suit :

« 2.47 “*Condition de tension spécifique*”, la condition dans laquelle la tension maximale d'un circuit électrique relié galvaniquement entre un élément sous tension en courant continu et tout autre élément sous tension (en courant continu ou alternatif) est inférieure ou égale à 30 V en courant alternatif (valeur efficace) et inférieure ou égale à 60 V en courant continu.

Note 1 : Lorsqu'un élément sous tension continue d'un tel circuit électrique est relié au châssis électrique et que la condition de tension spécifique s'applique, la tension maximale entre tout élément sous tension et le châssis électrique est inférieure ou égale à 30 V en courant alternatif (valeur efficace) et inférieure ou égale à 60 V en courant continu.

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

Annexe VIII

[Anglais seulement]

List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Harmonized side impact dummies	Mr. David SUTULA (USA) Phone: +1 202 366 32 73 Fax: +1 202 493 29 90 Email: david.sutula@dot.gov	Suspended	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard FROST (UK) Phone: +44(0)207 9442107 Fax: +44(0)207 9449623 Email: 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	Japon
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[...]	
UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) (co-chaired by Japan and vice-chaired by China and Republic of Korea) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	[December 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 IX

[Anglais seulement]

Decisions submitted to silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety (GRSP), 10 December 2021

Adopted text based on GRSP-70-34-Rev.3 (see paragraph 46 of this report)

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Decision</i>
1	1	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/2021/17) proposed for the seventieth session, the running order (GRSP-70-10-Rev.2), virtual meeting guidelines (GRSP-70-08) and the annotations (GRSP-70-16-Rev.2).
2	23	GRSP elected Mr M. Koubek (USA) as Chair and Mr. H. G. Kim (Rep. of Korea) as Vice Chair for the GRSP sessions scheduled for 2022
3	8	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/24 as amended by GRSP-70-14. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the 06 series of amendment to UN Regulation No. 22 (Protective helmets), for consideration and vote at the June 2021 sessions of WP.29 and to the AC.1.
4	14	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/23, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 4 to the 01 series of amendment and as Supplement 3 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1.
5	16	GRSP agreed to revise ECE/TRANS/WP.29/2021/29, Proposal for Supplement 2 to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision), through a small drafting group of interested experts and resume consideration on a revised proposal on this subject at its May 2022 session.
6	24(g)	GRSP noted that since 1999 over 2300 lateral impact barriers produced (used by Technical Services for type approval testing) had a parameter (front plate elongation break requirement) not complying with the requirement requested by UN Regulation No. 95. GRSP requested its experts to investigate and report at its May 2022 session on the consequences of non-compliance of the barriers that had possibly led to non-compliance to UN Regulation No. 95 of 20 years of vehicle production.
7	6	GRSP agreed to resume discussion on a revised version of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20 (UN Regulation No. 16), updating drawings of fixtures of booster seats, at its May 2022 session requiring

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Decision</i>
		more evidence in crash situation in real vehicles, in side impact and offset configuration
8	6	GRSP agreed to resume discussion on a revised version of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 (UN Regulation No.16), on the extension of the support-leg, at its May 2022 session requesting more evidence in real crash.
9	6	GRSP requested a study reservation on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/19 (UN Regulation No. 16), concerning the safety-belts of seat positions equipped with the lower ISOFIX anchorages, and resume discussion at its May 2022 session.
10	6	GRSP agreed to resume discussion ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/15 (UN Regulation No.16), on frontal air-bag in rear seats, on the basis of a possible revised proposal.
11	6	GRSP agreed to resume discussion on the proposal from the expert from Finland to introduce three-points safety belts on buses on the basis of broader data.
12	11	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/7 as amended by GRSP-70-05 (UN Regulation No. 129). The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 7 to the 03 series of amendment to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1.
13	11	GRSP agreed to resume discussion on a revised version of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 (UN Regulation No. 129), on the extension of the support-leg, at its May 2022 session requesting more evidence in real crash.
14	11	GRSP endorsed in principle, as a pragmatic solution, the proposal from the expert from CLEPA introducing the neck tension force limits based on measured type-approval monitoring data as proposed in GRSP-68-05. GRSP requested to continue share information at its May 2022 session on this subject awaiting an official proposal from the expert from CLEPA based on GRSP-68-05.
15	15	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/27 not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 145 (ISOFIX anchorage systems, ISOFIX top-tether anchorages and i-size) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1.
16	9	GRSP adopted GRSP-70-26. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1.
17	7	GRSP agreed to resume consideration at its next sessions on the basis of GRSP-70-27 and accident data (UN Regulation No. 17), and GRSP-70-27 will be kept as an informal document for the May 2022 session.
18	7	The expert from OICA withdrew ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2020/12 and GRSP agreed to remove this subject (height of head restraints/low roof construction) from the agenda of the next session

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Decision</i>
19	2(a)	The informal task force on Amendment 3 reported it had not reached an agreement by the time of the December 2021 session of GRSP. Therefore, GRSP is not able to recommend Amendment 3 to AC.3 at this time.
20	10	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/28 as amended by GRSP-70-21-Rev.1. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1.
21	10	GRSP agreed to distribute GRSP-70-17 (superseding ECE/TRANS/WP.29/2019/18) with an official symbol at its May 2022 session.
22	5	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/18 as amended by GRSP-70-31. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 05 series of amendments to UN Regulation No. 12 (Steering mechanism) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1.
23	3	GRSP agreed to extend the mandate of the IWG on Hydrogen and Fuel Cells Vehicles until December 2022 and submitted this request for endorsement to AC.3 March 2022 session.
24	12	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/21 not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 02 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole Side Impact) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.1.
25	2(b)	GRSP agreed that the Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems shall finish its work under the mandate given by AC.3 without getting occupied and distracted with other side discussions.
26	2(b)	GRSP, agreed, that the request by Japan to allow optional alternatives could be temporarily resolved by including the statement in the preamble (Part A) in brackets. This to give to Contracting Parties further time to consider and a final decision on removing those brackets could be made when the draft is reviewed by GRSP in May 2022.
27	13	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/2021/22 as amended by GRSP-70-24. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 01 series of amendments to UN Regulation No. 136 (Electric vehicle L) for consideration and vote at the June 2022 sessions of WP.29 and to the AC.
28	13	GRSP noted that removable Rechargeable Electric Energy Storage System approval does not seem to cover replacement units. Following the request of the expert from EC GRSP asked CPs to reflect whether or not this should be facilitated in the future and to report at the next GRSP sessions.
29	24(h)	GRSP endorsed with no amendments ECE/TRANS/WP.29/2021/148 on vehicle whole life compliance.

<i>Decision No.</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Decision</i>
30	18	GRSP agreed the ad hoc group of experts on female occupant protection can continue to review existing research/share ongoing research and when a decision would be reached an IWG would perhaps be needed.
31	20	GRSP agreed that there are no need to make a decision on questions raised by the expert from Rep. of Korea on safety issues related to autonomous vehicles (GRSP-70-15) and that these should first be considered by GRVA and its sub-groups.
32	22	GRSP agreed that status of priorities of GRSP (contained in GRSP-70-11) doesn't need to be updated until the next submission of priorities in December 2022, since this reflects plans for 2021, and it isn't a document that needs updating every time GRSP would make progress on an issue. The document GRSP-70-11 accurately reflects the 2021 priorities submitted by GRSP to WP.29.
33	24(a)	GRSP requested non-European Union Contracting Parties to the 1958 Agreement to report about their intention to continue/discontinue sales after 1 September 2023, of Child Restraint Systems type approved according to UN Regulation No. 44.
34	24(f)	GRSP agreed to continue discussion on the issue of children left in cars sharing data and outcome of research at its future sessions.
