



## Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

126<sup>e</sup> session

Genève, 10-13 octobre 2023

## Rapport du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité sur les travaux de sa 126<sup>e</sup> session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2	4
III. Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars (point 2 de l'ordre du jour) .....	3-6	4
Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M2 et M3) .....	3-6	4
IV. Amendements aux Règlements sur les vitrages de sécurité (point 3 de l'ordre du jour) .....	7-8	5
A. Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité) .....	7	5
B. Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité) .....	8	5
V. Perception de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule (point 4 de l'ordre du jour) .....	9-13	6
A. Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte) .....	9	6
B. Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière) .....	10	6
C. Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage) .....	11	6
D. Règlement ONU n° 166 (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule) .....	12	6
E. Règlement ONU n° 167 (Vision directe des usagers de la route vulnérables) .....	13	7
VI. Amendements aux Règlements sur les saillies extérieures (point 5 de l'ordre du jour) .....	14-15	7
A. Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières) .....	14	7



B.	Règlement ONU n° 61 (Saillies extérieures des véhicules utilitaires) .....	15	7
VII.	Règlement ONU n° 39 (Indicateur de vitesse et compteur kilométrique) (point 6 de l'ordre du jour).....	16	8
VIII.	Règlement ONU n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage) (point 7 de l'ordre du jour).....	17	8
IX.	Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus)) (point 8 de l'ordre du jour).....	18	8
X.	Amendements aux Règlements sur les véhicules fonctionnant au gaz (point 9 de l'ordre du jour).....	19–20	9
A.	Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) .....	19	9
B.	Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL).....	20	9
XI.	Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 10 de l'ordre du jour).....	21	9
XII.	Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 11 de l'ordre du jour).....	22	9
XIII.	Enregistreur de données de route (point 12 de l'ordre du jour) .....	23–31	10
A.	Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route qu'il serait utile d'intégrer dans les résolutions ou les règlements établis dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998 .....	23	10
B.	Règlement ONU n° 160 (Enregistreur de données de route).....	24	10
C.	Nouveau Règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds.....	25–31	10
XIV.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) (point 13 de l'ordre du jour).....	32–33	13
XV.	Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 14 de l'ordre du jour).....	34–35	13
XVI.	Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (point 15 de l'ordre du jour).....	36	14
XVII.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 16 de l'ordre du jour) .	37	14
XVIII.	Élection du Bureau (point 17 de l'ordre du jour).....	38	14
XIX.	Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour).....	39–46	14
A.	Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité .....	39	14
B.	Contrôle technique périodique .....	40	15
C.	Points à retenir de la session de juin 2023 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules .....	41	15
D.	Machine tridimensionnelle de positionnement du point H.....	42	15
E.	Autres questions .....	43	15
F.	Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs .....	44	15
G.	Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux).....	45	16
H.	Ordre du jour provisoire de la session suivante .....	46	16

## Annexes

I.	List of Informal Documents Considered During the Session .....	19
II.	Draft Amendments to UN Regulation No. 107 (Véhicules des catégories M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> ).....	21
III.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte).....	22
IV.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 167 (Vision directe des usagers de la route vulnérables) .....	25
V.	Projet de proposition d'équipe spéciale du Règlement ONU n° 39, s'agissant des valeurs des compteurs kilométriques .....	26
VI.	Projet d'amendements au Règlement ONU no 55 (Pièces mécaniques d'attelage) .....	28
VII.	GRSG Informal Working Groups.....	29

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa 126<sup>e</sup> session du 10 au 13 octobre 2023, à Genève. La réunion a été présidée par M. A. Erario (Italie). Conformément à l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (document ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), des experts des pays suivants ont participé aux travaux : 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 Zimbabwe. Y ont aussi participé des experts de la Commission européenne, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes : American Automotive Policy Council (AAPC), European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Fédération routière internationale, Union internationale des transports routiers (IRU) et Union internationale des transports publics (UITP).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/17  
Documents informels : GRSG-126-03-Rev.2 et GRSG-126-11-Rev.1

2. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour sa 126<sup>e</sup> session (document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/17), l'ordre de passage et les annotations (documents informels GRSG-126-03-Rev.2 et GRSG-126-11-Rev.1, respectivement). On trouvera à l'annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session et, à l'annexe VII, la liste des groupes de travail informels relevant du GRSG.

## III. Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars (point 2 de l'ordre du jour)

### Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30  
Documents informels : GRSG-126-05, GRSG-126-08, GRSG-126-28, GRSG-126-29 et GRSG-126-36

3. L'expert de l'Espagne a informé le GRSG que le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) examinerait, à sa session de décembre 2023, une proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30) de mandat révisé du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar (groupe STCBC). L'expert de l'Allemagne, au nom de la Présidente du groupe STCBC, a présenté un exposé (GRSG-126-05) sur l'état d'avancement des travaux. Il a confirmé que le nouveau Règlement ONU élaboré par le groupe STCBC porterait sur les systèmes existants utilisés dans les voitures particulières, en privilégiant les systèmes de retenue pour enfants intégrés et les systèmes améliorés de retenue pour enfants homologués conformément au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants). Dans le même temps, il a confirmé que la deuxième phase du Règlement ONU concernerait les systèmes de retenue pour enfants en combinaison avec des ceintures de sécurité à deux points d'ancrage. Il a précisé qu'il ne serait pas permis d'installer des composants distincts sur un système de retenue pour enfants, ni de combiner des ceintures à deux points d'ancrage avec une sangle de fixation supérieure ou une jambe de force. Enfin, il a décrit les activités en cours et celles à venir du groupe STCBC sur les procédures d'essai. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'avril 2024 et a approuvé le mandat révisé du groupe STCBC

(ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30) sans modification. Le Président du GRSG a encouragé les experts du Groupe de travail à se mettre en contact avec le GRSP pour soutenir cette activité.

4. Les experts de l'UITP ont présenté des propositions d'amendements au Règlement ONU n° 107 (documents informels GRSG-126-08 et GRSG-126-29). Ils ont souligné qu'en dépit du fait que de plus en plus d'autobus étaient devenus accessibles, de nombreux passagers à mobilité réduite se plaignaient encore de l'accessibilité. Ils ont ajouté que des essais spécifiques en situation réelle avaient montré que, même dans les autobus conformes à la réglementation la plus récente, le voyage des passagers à mobilité réduite pouvait demeurer un défi. L'expert du Royaume-Uni a souligné qu'il fallait s'intéresser non seulement aux grands autobus, mais également aux autobus de classe B (véhicules non conçus pour le transport de voyageurs debout) utilisés à des fins caritatives. Enfin, le GRSG a décidé de créer une équipe spéciale de l'accessibilité des autobus et des autocars, dirigée par l'expert de l'Allemagne, et de reprendre les discussions à sa session d'avril 2024, en se fondant sur les travaux de l'équipe spéciale.

5. Le GRSG a pris note du document informel GRSG-126-28 soumis par l'expert de la Norvège, dans lequel celui-ci annonce une étude menée par son pays sur l'ampleur des collisions d'autobus en Europe. L'expert de la Norvège a déclaré que les résultats de cette évaluation serviraient ensuite de base à une étude technique complète, qui déboucherait sur des propositions précises visant à améliorer la protection des autobus en cas de collision. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session d'avril 2024, en s'appuyant sur les résultats de l'étude.

6. Enfin, le GRSG a adopté le document informel GRSG-126-36, tel que reproduit à l'annexe II du présent rapport, sur l'harmonisation de la traduction française avec la version anglaise du Règlement ONU. Le GRSP a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de rectificatif 2 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 107, pour examen et mise aux voix à la session de mars 2024 du WP.29.

#### **IV. Amendements aux Règlements sur les vitrages de sécurité (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité)**

7. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise.

##### **B. Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité)**

*Document(s) :* Document informel GRSG-126-16

8. Le GRSG a pris note d'une proposition (GRSG-126-16) de l'expert de l'OICA concernant une dérogation à l'obligation de procéder à un essai de collision avec une tête de mannequin pour limiter les lésions à la tête dans une situation particulière, à savoir lorsque les ceintures de sécurité et les coussins gonflables permettent de limiter les mouvements de tête. Les experts de la Finlande ont fait valoir que le système de retenue pouvait être défaillant et que les vitrages de sécurité étaient également conçus pour les usagers de la route vulnérables. L'expert des Pays-Bas a proposé de limiter les dérogations aux véhicules pour lesquels les modifications proposées seraient autorisées. L'expert de l'Italie a dit qu'il partageait les préoccupations de l'expert de la Finlande. L'expert de l'Allemagne a précisé que le Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) permettait d'assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables. Il a précisé que si les occupants étaient retenus, il n'y aurait pas de contact avec le pare-brise. Il a soutenu les exemptions proposées parce que le Règlement ONU n° 21 (Aménagement intérieur) était destiné à prévenir les blessures par arêtes tranchantes lorsque des occupants ne sont pas retenus. L'expert de la France a suggéré d'examiner les lacunes que ces essais pourraient présenter. Il a déclaré que le Règlement ONU n° 21 prévoyait un ensemble de mannequins permettant de vérifier l'absence de contact. Il a souligné la nécessité d'apporter la preuve qu'il n'y avait pas de contact et que les

occupants n'étaient donc pas en danger, quelle que soit la catégorie de véhicule. Le GRSG a décidé de reprendre le débat sur la base d'un document révisé. Il a également noté que si le secrétariat ne recevait pas de nouvelle proposition de remplacement, il faudrait confirmer la soumission du document informel GRSG-126-16 sous une cote officielle avant la date limite.

## **V. Perception de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23  
Documents informels : GRSG-126-23, GRSG-126-24-Rev.1  
et GRSG-126-25-Rev.1

9. L'expert de l'Allemagne, Président de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte) a présenté le rapport d'activité de l'équipe spéciale (GRSG-126-23). Il a ensuite présenté, en tant que nouvelle série d'amendements, le document informel GRSG-126-24-Rev.1 visant à apporter au Règlement ONU les modifications dont l'équipe spéciale était convenue jusqu'ici. De nombreux experts se sont prononcés en faveur d'un pendule d'un diamètre de  $165 \pm 1$  mm avec un revêtement en caoutchouc de  $5 \pm 1$  mm d'épaisseur pour l'essai de choc. Enfin, le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23, tel que modifié par les documents informels GRSG-126-24-Rev.1 et GRSG-126-25-Rev.1. Le secrétariat a été prié de soumettre le document informel GRSG-126-25-Rev.1 en tant que projet de complément 1 à la série 05 d'amendements (tel que reproduit à l'annexe III du présent rapport) et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23 (tel que modifié par l'annexe III) en tant que projet de série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 46, pour examen et mise aux voix aux sessions de mars 2024 du WP.29 et du Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1). Le GRSG a décidé que l'équipe spéciale poursuivrait ses travaux en vue de régler les questions en suspens dans le Règlement ONU n° 46.

### **B. Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/20  
Document informel : GRSG-126-32

10. L'expert de la Commission européenne, au nom du groupe de travail informel de la perception de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule lors des manœuvres à basse vitesse (groupe VRU-Proxi), a présenté le document informel GRSG-126-32 en guise d'introduction à une proposition d'amendement (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/20) visant à apporter des précisions au texte du Règlement ONU et à modifier les conditions énoncées à l'annexe 9 (Méthodes d'essai concernant le champ de vision vers l'arrière à faible distance). Le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/20, non modifié, et a prié le secrétariat de le soumettre en tant que projet de complément 3 à la version originale du Règlement ONU n° 158, pour examen et mise aux voix aux sessions de mars 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

### **C. Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage)**

11. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise.

### **D. Règlement ONU n° 166 (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule)**

12. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise.

## **E. Règlement ONU n° 167 (Vision directe des usagers de la route vulnérables)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/19  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21  
Documents informels : GRSG-126-06, GRSG-126-07-Rev.1,  
GRSG-126-31, GRSG-126-33 et GRSG-126-35

13. L'expert de la Commission européenne, au nom du groupe VRU-Proxi, a présenté, dans le cadre d'un exposé (GRSG-126-31), le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21, qui permettrait d'homologuer les véhicules dotés de cabines plus étroites ou dont les montants A sont placés sur les bords intérieurs de la cabine sur la base d'une valeur minimale moins élevée offrant un niveau de sécurité équivalent à celui de la version originale du Règlement ONU. En outre, il a déclaré que la proposition introduisait également une autre approche pour les véhicules ayant des objectifs concurrents (par exemple, une plus grande capacité de transport, une amélioration de l'efficacité, une nouvelle technologie de groupe motopropulseur ou des incidences sur le secteur du fret) et présentant des problèmes de vision directe. Il a présenté le document informel GRSG-126-06 visant à clarifier le sens de l'expression « vision directe ». L'expert du Royaume-Uni a présenté deux exposés (GRSG-126-33) et a rappelé au GRSG les principes qui avaient permis d'établir la méthode du Règlement ONU n° 167 et qui mettaient en évidence une préoccupation concernant l'amendement proposé. Il a également présenté le document informel GRSG-126-35, qui contient des commentaires sur la proposition susmentionnée du groupe VRU-Proxi. Enfin, il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/19 dans lequel les auteurs ont défini un « volume partiel visible vers l'avant » dans la zone à plus haut risque afin d'éviter que les usagers de la route vulnérables se trouvant juste devant le véhicule puissent être dans un angle mort entre ce que le conducteur voit en vision directe et ce qu'il voit via son dispositif de vision indirecte. Enfin, le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21, tel que modifié par les documents informels GRSG-126-06 et GRSG-126-07-Rev.1. Dans le même temps, il a décidé d'envoyer le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/19 au groupe VRU-Proxi pour qu'il le révise et le soumette éventuellement en tant que document officiel à la session d'avril 2024 du GRSG. Le secrétariat a été prié de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21 (tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport) en tant que projet de complément 1 à la version originale du Règlement ONU n° 167, pour examen et mise aux voix aux sessions de mars 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

## **VI. Amendements aux Règlements sur les saillies extérieures (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/22

14. À la demande de l'expert de l'Allemagne, Président de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 46, le GRSG a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session d'avril 2024.

### **B. Règlement ONU n° 61 (Saillies extérieures des véhicules utilitaires)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/24

15. Conformément au point 5 a) de l'ordre du jour, le GRSG a décidé de reporter l'examen de ce point à sa session d'avril 2024.

## **VII. Règlement ONU n° 39 (Indicateur de vitesse et compteur kilométrique) (point 6 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Documents informels GRSG-126-15, GRSG-126-01 et GRSG-126-21-Rev.1

16. L'expert des Pays-Bas, Président de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 39, a présenté le rapport de situation (GRSG-126-15) et le mandat (GRSG-126-21-Rev.1 remplaçant le document informel GRSG-126-01) de l'équipe spéciale. L'expert de l'IMMA a déclaré que les véhicules de la catégorie L (véhicules à moteur ayant deux, trois ou quatre roues) avaient des caractéristiques et des besoins différents de ceux des autres catégories de véhicules, et qu'il appuyait donc l'activité de l'équipe spéciale. L'expert de l'OICA a interrogé le GRSG sur la stratégie qu'il avait arrêtée à sa 109<sup>e</sup> session en 2015, qui consistait à reporter l'examen des « mesures de lutte contre la manipulation des interfaces électroniques des véhicules, telles que l'indicateur de vitesse », jusqu'à ce que le « sous-groupe sur la conduite automatique » chargé de cette question ait achevé ses travaux. Il a demandé pourquoi le GRSG ne respecterait pas sa stratégie consistant à attendre de voir l'effet du Règlement ONU n° 155 (Cybersécurité et système de gestion de la cybersécurité), qui traite clairement de la protection des données kilométriques (annexe 5, tableau A1, par. 4.3.6, point 20.4) et des solutions d'atténuation (tableau B5, point 20.4). Il a souligné que les données et les études présentées jusque-là à l'équipe spéciale ne justifiaient pas le renforcement des dispositions concernant la précision des compteurs kilométriques et leur modification non autorisée. Enfin, le GRSG a adopté le mandat (GRSG-126-21-Rev.1) tel que reproduit à l'annexe V du présent rapport et a décidé de poursuivre le débat à ses prochaines sessions en fonction des résultats des travaux de l'équipe spéciale.

## **VIII. Règlement ONU n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage) (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18  
Document informel : GRSG-126-19-Rev.1

17. Les experts de l'Autriche et des Pays-Bas ont présenté le document informel GRSG-126-19-Rev.1, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18 et qui vise à clarifier le fait que les remorques à essieu médian doivent être équipées d'un support, quel que soit le type de dispositif d'attelage. L'expert de la France a suggéré que l'amendement proposé comporte des dispositions transitoires progressives. En fin de compte, le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18, tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 55 pour examen et mise aux voix aux sessions de mars 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

## **IX. Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus)) (point 8 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/2

18. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRSG que sa délégation avait reçu plusieurs observations concernant sa proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/2) et que des experts de son pays travaillaient à la révision de ladite proposition. Il a également précisé que son pays avait publié une nouvelle norme reproduisant déjà la proposition révisée qu'il entendait soumettre. Le GRSG est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session d'avril 2024.



## **X. Amendements aux Règlements sur les véhicules fonctionnant au gaz (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL)**

19. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise.

### **B. Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL)**

*Document(s) :* Document informel GRSG-126-17

20. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRSG-126-17 visant à autoriser différentes possibilités de satisfaire aux prescriptions concernant le marquage dans les cas où plus d'un Règlement ONU s'applique. Le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document informel GRSG-126-17 sous une cote officielle à sa session d'avril 2024.

## **XI. Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 10 de l'ordre du jour)**

21. L'expert de la République de Corée a sollicité l'avis du Groupe sur la nécessité d'entreprendre une deuxième phase de travaux relatifs aux radiateurs à rayonnement. L'expert des Pays-Bas a expliqué que certaines incohérences avaient été relevées dans le Règlement ONU concernant ces radiateurs. Il a précisé, à titre d'exemple, que des températures plus élevées étaient autorisées aux sièges arrière, qui étaient susceptibles d'accueillir des enfants vulnérables. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question, sur la base d'éventuelles propositions, à sa session d'avril 2024.

## **XII. Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel GRSG-125-22

22. L'expert des Pays-Bas a présenté, au nom du groupe de travail informel des dispositifs de l'assistance par affichage dans le champ de vision (groupe FVA), le rapport d'activité de ce groupe (document informel GRSG-126-22). Il a expliqué que les travaux dudit groupe avaient été menés dans le cadre de deux réunions et d'ateliers. Il a informé le GRSG que les spécialistes des interfaces humain-machine partageaient les préoccupations des Parties contractantes en ce qui concerne la distraction. Il a enfin annoncé qu'il était prévu que le groupe de travail informel se réunisse à nouveau avant de soumettre une proposition officielle à la session d'avril 2024 du GRSG. Le GRSG a décidé de reprendre le débat à sa session suivante sur la base d'une éventuelle proposition soumise par le groupe de travail informel.

### **XIII. Enregistreur de données de route (point 12 de l'ordre du jour)**

#### **A. Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route qu'il serait utile d'intégrer dans les résolutions ou les règlements établis dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/14  
Documents informels : GRSG-125-08 et GRSG-126-12

23. L'expert des Pays-Bas a présenté, au nom du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (groupe EDR/DSSAD), le rapport d'activité du groupe (GRSG-126-12). Il a expliqué l'historique du groupe et l'état d'avancement des EDR pour véhicules utilitaires lourds. Il a déclaré que le groupe devait examiner plus avant le document intitulé « Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route pour véhicules utilitaires lourds qu'il serait utile d'intégrer dans les résolutions ou les règlements établis dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998 » (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/14), modifié par le document informel GRSG-125-08. Le GRSG a décidé de reprendre le débat à sa session d'avril 2024 sur la base des résultats du groupe de travail informel.

#### **B. Règlement ONU n° 160 (Enregistreur de données de route)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2023/98/Rev.1

24. Le GRSG a indiqué qu'il avait révisé la proposition de série 02 d'amendements adoptée à sa dernière session en mars (ECE/TRANS/WP.29/2023/98/Rev.1) pour la soumettre au WP.29 à sa session de novembre 2024, afin de la rendre pleinement conforme aux dispositions introduites par le complément 2 à la version originale et par le complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 160 (ECE/TRANS/WP.29/2023/101 et ECE/TRANS/WP.29/2023/102). Le GRSG a approuvé cette révision.

#### **C. Nouveau Règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2023/134 et  
ECE/TRANS/WP.29/2023/134/Rev.1  
Documents informels : GRSG-126-02, GRSG-126-02-Rev.1,  
GRSG-126-09, GRSG-126-12, GRSG-126-30, GRSG-126-37  
et GRSG-126-38.

25. L'expert des Pays-Bas, au nom du groupe EDR/DSSAD, a présenté, en sus du document informel GRSG-126-12, le document informel GRSG-126-02, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/2023/134, adopté par le GRSG à sa session de mars 2023 et soumis pour examen et mise aux voix à la session de novembre 2023 du WP.29. Il a précisé que le groupe EDR/DSSAD n'avait pas encore décidé de l'inclusion du déclencheur Dernier arrêt. Il a ajouté que le groupe était convenu qu'en lieu et place des prescriptions relatives aux EDR pour véhicules utilitaires lourds, les fabricants pourraient se conformer à celles relatives aux EDR pour voitures particulières et utilitaires légers pour les véhicules dont la masse maximale est comprise entre 8 000 et 12 000 kg, mais qu'il n'avait pas trouvé d'accord sur les questions de savoir :

a) Si ce sujet devait être abordé dans la section « Domaine d'application » ou dans la section « Homologation » (par. 4) ; et

b) Si, pour une masse maximale comprise entre 8 000 et 12 000 kg, il était nécessaire que le fabricant fasse une démonstration supplémentaire à l'autorité d'homologation pour prouver l'efficacité du déclencheur.

L'expert des Pays-Bas a également présenté le document informel GRSG-126-09, à titre d'information uniquement, afin de donner un aperçu des éventuelles dispositions relevant de la deuxième phase des travaux relatifs aux EDR, à examiner par le groupe EDR/DSSAD.

26. L'expert de la Commission européenne a appuyé le texte proposé au paragraphe 1.2 du document informel GRSG-126-02 :

« Contracting Parties applying both UN Regulation No. 160 and this UN Regulation may recognize approvals to either UN Regulation as equally valid » (Les Parties contractantes appliquant à la fois le Règlement ONU n° 160 et le présent Règlement ONU peuvent reconnaître comme étant également valables les homologations accordées en vertu de l'un ou de l'autre de ces Règlements ONU).

L'expert de la Commission européenne a expliqué que ce compromis pour les véhicules dont la masse maximale est comprise entre 8 000 et 12 000 kg permettrait de prévenir le risque d'un vide législatif, tout en permettant aux Parties de s'assurer que les données de l'EDR seront enregistrées dans le cas de ces véhicules. Il a également déclaré qu'une autre solution (application des dispositions matérielles du Règlement ONU n° 160 à l'homologation des véhicules dont la masse est comprise entre 8 000 à 12 000 kg au titre du paragraphe 4) ne serait acceptable en tant que deuxième meilleure solution que si les constructeurs étaient tenus de démontrer, à la satisfaction de l'autorité d'homologation, que l'efficacité de déclenchement était équivalente à celle prévue dans le Règlement ONU sur les enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds. Le GRSG a demandé un vote des experts des Parties contractantes à l'Accord de 1958 sur l'usage des termes « peut » et « doit » dans la section « Domaine d'application » du projet de Règlement ONU. La plupart des Parties contractantes se sont prononcées en faveur du terme « peut » proposé par l'expert de la Commission européenne. Toutefois, l'expert de la Finlande s'est inquiété des risques de désharmonisation que pourrait entraîner cette décision. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel GRSG-126-37, dans lequel il est proposé de supprimer la solution de remplacement consistant à appliquer aux EDR pour les véhicules utilitaires lourds les prescriptions relatives aux véhicules légers des sections « Domaine d'application » et « Homologation », et de la déplacer à la section « Spécifications ». L'expert de l'OICA a déclaré que le texte du domaine d'application proposé dans le document informel GRSG-126-02 était contraire au principe de la reconnaissance mutuelle des homologations de type de l'Accord et a présenté le document informel GRSG-126-38.

27. L'expert de l'AAPC a présenté le document informel GRSG-126-30, qui contient une explication de l'avis de son organisation sur le projet de Règlement ONU. Il a rappelé au GRSG que les EDR étaient des dispositifs d'enregistrement de données utilisés pour la reconstitution des accidents afin d'identifier les points qui pourraient être améliorés sur le plan de la sécurité. Il a ajouté que le Règlement ONU n° 160 établissait des prescriptions relatives aux EDR alignées sur la conception des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>. Le Règlement ONU sur les EDR pour les véhicules utilitaires lourds concernait des véhicules plus lourds dont les architectures de sécurité étaient sensiblement différentes. L'expert de l'AAPC a précisé que les véhicules moyens (N<sub>2</sub>) dérivés des véhicules légers (N<sub>1</sub>) étaient conçus, sur le plan de la sécurité, de manière conforme au Règlement ONU n° 160 pour toute la gamme de poids jusqu'à 12 000 kg. Il a déclaré que dans la proposition de Règlement ONU sur les EDR pour les véhicules utilitaires lourds, les homologations de ces véhicules jusqu'à 8 tonnes étaient acceptées au titre du Règlement ONU n° 160, mais que des prescriptions supplémentaires étaient prévues pour les véhicules dont le poids est compris entre 8 000 et 12 000 kg. Il a constaté que les prescriptions supplémentaires n'étaient pas étayées par des données probantes. Par conséquent, il a remis en question le principe selon lequel un EDR conforme au Règlement ONU n° 160 pourrait se voir refuser une homologation au titre dudit Règlement ONU. En outre, il a déclaré que l'AAPC s'opposait à l'introduction d'une incertitude quant à la question de savoir si un véhicule de la catégorie N<sub>2</sub> muni d'un EDR adapté à sa conception en matière de sécurité pourrait se voir refuser l'homologation ou être obligé d'intégrer un EDR inadapté à sa conception, sur la seule base d'une limite de poids arbitraire. Enfin, il a déclaré que son organisation avait demandé que son objection aux

prescriptions supplémentaires concernant l'homologation, dans le cadre du projet de Règlement ONU sur les EDR pour les véhicules utilitaires lourds, des véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> ayant une masse maximale de 8 000 à 12 000 kg et dérivés de véhicules N<sub>1</sub> soit consignée dans le rapport de la session.

28. Le GRSG a également examiné le document informel GRSG-126-02-Rev.1 modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/2023/134, en tant que proposition de compromis soumise par la présidence du groupe EDR/DSSAD.

29. L'experte des États-Unis d'Amérique a déclaré que, dans un esprit d'harmonisation et de coopération, son pays avait consacré d'importantes ressources et beaucoup de temps à la fourniture de conseils d'experts au groupe EDR/DSSAD, en s'appuyant sur les décennies d'expérience du Ministère des transports en matière d'EDR pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers. Elle a précisé que la partie 563 du titre 49 du Recueil des règlements fédéraux des États-Unis servait de base au Règlement ONU n° 160. Elle a déclaré que lorsque le groupe EDR/DSSAD s'était attaché à élaborer un règlement sur les EDR pour les véhicules utilitaires lourds dans des délais très serrés, les États-Unis d'Amérique avaient mis en garde contre le manque de données et d'expérience à l'échelle mondiale. Malgré cela, la Commission européenne et les États membres de l'Union européenne avaient choisi de concentrer le Règlement ONU sur les véhicules dont la masse maximale était d'au moins 8 000 kg, en ignorant les préoccupations exprimées à maintes reprises quant aux déficiences techniques du déclencheur Dernier arrêt. Les États-Unis considéraient que la proposition susmentionnée (document ECE/TRANS/WP.29/2023/134, tel que modifié par le document informel GRSG-126-02-Rev.1) n'était pas suffisamment aboutie sur le plan technique pour être approuvée par le GRSG. En l'absence de dispositions plus souples tenant compte du fait que tous les véhicules moyens et utilitaires lourds ne correspondent pas aux types de véhicules présents sur le marché européen, le projet de Règlement ONU pourrait faire obstacle à la commercialisation des véhicules produits en Amérique du Nord. En outre, l'experte des États-Unis a déclaré que la proposition susmentionnée ne répondait pas aux objectifs de longue date du WP.29 consistant à promouvoir la sécurité et l'harmonisation, et qu'elle devait donc être renvoyée au groupe de travail informel pour qu'il la retravaille.

30. L'expert du Canada a appuyé la déclaration de l'experte des États-Unis d'Amérique et les observations de l'expert de l'AAPC concernant l'applicabilité du Règlement ONU n° 160 aux véhicules moyens dérivés de véhicules légers. Il a estimé qu'il était prématuré d'adopter la proposition en raison du manque de données et de temps pour l'évaluer pleinement et s'est exprimé en faveur de la poursuite des débats techniques sur les questions en suspens au sein du groupe de travail informel. L'expert de la France a suggéré qu'une solution au cas par cas pourrait être la meilleure dans le cadre d'une approche par étapes et que la proposition pourrait être améliorée dans un deuxième temps. L'expert de l'Espagne a approuvé l'approche proposée par la France. Le Président du GRSG a suggéré qu'après la collecte de données sur l'application du Règlement ONU, le Groupe disposerait d'une base lui permettant de modifier celui-ci. Les experts de la Commission européenne et de l'Allemagne ont fait valoir qu'il avait été demandé à maintes reprises de fournir des éléments concrets et des données concernant les préoccupations exprimées par les États-Unis d'Amérique.

31. Enfin, la plupart des Parties contractantes à l'Accord de 1958 ont adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2023/134 tel que modifié par le document informel GRSG-126-02-Rev.1. Le secrétariat a été prié de remplacer le document ECE/TRANS/WP.29/2023/134 par le document ECE/TRANS/WP.29/2023/134/Rev.1 (document ECE/TRANS/WP.29/2023/134 tel que modifié par le document informel GRSG-126-02-Rev.1) et de le soumettre en tant que proposition de nouveau Règlement ONU relatif à l'homologation des EDR pour les véhicules utilitaires lourds, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

#### **XIV. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) (point 13 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Documents informels : GRSG-126-26-Rev.2 et GRSG-126-27

32. Le GRSG a rappelé que ses experts avaient été invités à formuler d'autres observations et à fournir d'autres indications sur les Règlements ONU qui ne seraient pas concernés par l'identifiant unique (UI). Il a également indiqué qu'il devait compléter une liste provisoire établie à ses sessions précédentes. L'expert du CITA a présenté le document informel GRSG-126-27 visant à apporter des précisions sur l'utilisation des différents marquages d'un dispositif correspondant à un identifiant unique.

33. Enfin, le GRSG a adopté le document informel GRSG-126-26-Rev.2 présenté par les experts du CITA et de la CLEPA et a décidé de l'envoyer au groupe de travail informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type en tant que dernière délibération du GRSG sur la question.

#### **XV. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 14 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5  
Documents informels : GRSG-126-04 et GRSG-126-39

34. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSG-126-04, qui vise à appuyer la proposition de l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) concernant les essieux de remorque moteurs (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5). Il a également informé le GRSG de l'enquête menée par l'Institut fédéral allemand de recherche routière sur l'influence que les remorques entraînées peuvent avoir sur la dynamique de conduite des ensembles de véhicules par rapport aux remorques non entraînées. Il a déclaré que l'Institut fédéral allemand de recherche routière avait conclu que les remorques entraînées n'avaient pas d'effet négatif sur la sécurité des véhicules dans certaines conditions. Il a également déclaré que ces types d'essieux pouvaient distribuer et utiliser l'énergie stockée de manière plus efficace. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont appuyé la proposition de la CLCCR et comptaient que les différents groupes de travail coordonneraient leurs travaux afin de rendre possible l'homologation de ce nouveau type de remorque. L'expert de la France a appuyé la proposition et a suggéré de cibler différentes combinaisons de remorques de ce type. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session d'avril 2024, sur la base d'une proposition révisée de la CLCCR. Dans le même temps, le Président a été prié de rendre compte des points à retenir des débats du GRSG sur la question à la session de novembre 2024 du WP.29 et de demander des conseils sur une activité coordonnée avec d'autres groupes de travail.

35. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont présenté le document informel GRSG-126-39 (GRVA-17-37), qui présente un examen de la catégorisation des véhicules automatisés. Le Secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a annoncé que le GRVA était prêt à coopérer avec le GRSG sur de nouvelles catégories de véhicules et qu'il cherchait la meilleure façon de démarrer cette activité. Il a également annoncé l'organisation d'un atelier sur ce sujet par le secrétariat du GRVA avant la fin de l'année. Le Président du GRSG a suggéré de créer une équipe spéciale chargée de cette question et l'expert de l'OICA s'est porté volontaire pour assurer le secrétariat de cette équipe spéciale. Le Président du GRSG a également suggéré que la coprésidence soit assurée par l'une des Parties contractantes à l'Accord de 1998 puisque la Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (R.S.1) devrait être modifiée.

## **XVI. Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (point 15 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18

36. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de l'amendement à la R.S.1 sur la base d'une proposition révisée qui remplacerait le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18. Dans l'intervalle, la nécessité d'une proposition révisée parrainée par une Partie contractante à l'Accord de 1998 a été rappelée.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18

37. Le Secrétaire de la GRVA a informé le GRSG des derniers résultats des travaux du groupe. Il a souligné que la GRVA se trouvait dans une phase pré-réglementaire et que le Groupe de travail devait se concerter avec le GRSG sur des points particuliers tels que les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée, les nouvelles catégories de véhicules et les amendements à apporter aux Règlements ONU pour donner suite à l'examen des règlements sous l'angle de la conduite automatisée. Il a déclaré que dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18, il était indiqué que le GRSG devait modifier en priorité les Règlements n<sup>os</sup> 43, 107 et 160, ainsi que la R.E.3 et la S.R.1. L'expert des Pays-Bas a informé le GRSG que, dans la semaine du 16 au 20 octobre 2023, les représentants de l'équipe spéciale chargée de l'examen des règlements sous l'angle de la conduite automatisée (équipe spéciale AVRS) se réuniraient à Paris pour examiner la voie à suivre. Il a demandé instamment que les activités relatives aux nouvelles catégories de véhicules et aux modifications à apporter aux Règlements ONU et résolutions susmentionnés soient lancées rapidement. Enfin, le GRSG est convenu de reprendre l'examen de la catégorisation des véhicules automatisés et des amendements aux Règlements ONU prioritaires en s'appuyant sur les résultats de la réunion des représentants de l'équipe spéciale AVRS.

## **XVIII. Élection du Bureau (point 17 de l'ordre du jour)**

38. Le GRSG a élu à l'unanimité A. Erario (Italie) Président et K. Hendershot (Canada) Vice-Président pour les sessions du Groupe prévues en 2024.

## **XIX. Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour)**

### **A. Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.2  
Document informel : GRSG-126-34-Rev.1

39. Le GRSG a adopté le document informel GRSG-126-34-Rev.1 (travaux prioritaires du GRSG découlant du document ECE/TRANS/WP.29/2023/1/Rev.2) et a décidé de le soumettre au WP.29 à sa session de novembre 2023.

**B. Contrôle technique périodique**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/6

40. Le GRSG a noté qu'une version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/6 n'était pas encore disponible et a décidé de reprendre le débat sur la base des observations formulées par le groupe de travail informel du contrôle technique périodique (groupe PTI) à la session d'octobre 2023 du GRSG.

**C. Points à retenir de la session de juin 2023 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules**

*Document(s) :* Document informel GRSG-126-10

41. Le Secrétaire a rendu compte des points à retenir (document informel GRSG-126-10) de la 190<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.29/1173) du Forum mondial.

**D. Machine tridimensionnelle de positionnement du point H**

*Document(s) :* Document informel GRSG-126-20

42. L'expert des Pays-Bas, Président de l'équipe spéciale de la machine tridimensionnelle de positionnement du point H, a informé le GRSG que l'équipe spéciale (avec la participation d'experts du GRSP) avait élaboré un nouvel additif (GRSG-126-20) à la Résolution mutuelle n° 1, qui serait examiné à la session de décembre 2023 du GRSP. Il a expliqué que la proposition contenait les spécifications et la procédure d'étalonnage de la machine tridimensionnelle de positionnement du point H, la procédure de détermination du point H et l'angle de torse réel pour les places assises dans les véhicules à moteur, à appliquer dans tous les Règlements ONU et RTM ONU visés. Le GRSG a décidé que l'équipe spéciale élaborerait, pour la session de mars 2024 du Groupe, des propositions d'amendement aux Règlements ONU n°s 35, 43, 46, 125, 166 et 167 ainsi qu'au RTM ONU n° 6, qui relève du GRSG, afin de déplacer les références faites à la machine dans la R.E.3 et le RTM ONU n° 6 vers la R.M.1. Il est également convenu que l'autorisation d'élaborer les amendements aux RTM ONU n°s 6, 7 et 14 serait coordonnée avec le GRSP en vue de la session de mars 2024 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3). L'objectif était de disposer d'un ensemble complet d'amendements aux Règlements ONU, aux RTM ONU et à la R.M.1 aux sessions de novembre 2024 du WP.29, de l'AC.1 et de l'AC.3.

**E. Autres questions**

*Document(s) :* Document informel GRSG-125-23

43. Le GRSG a noté qu'aucune information n'avait été soumise aux fins d'un examen plus approfondi de l'utilisation de pare-brise teintés (document informel GRSG-125-23).

**F. Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs**

*Document(s) :* Documents informels GRSG-126-13-Rev.1 et GRSG-126-14

44. Le secrétariat a présenté la stratégie de lutte contre les changements climatiques du Comité des transports intérieurs (CTI) (document informel GRSG-126-13-Rev.1) s'agissant de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs. Il a également présenté les contributions et les observations du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) à l'ébauche de la stratégie de lutte contre les changements climatiques du CTI et au rapport biennal (document informel GRSG-126-14). Il a informé le GRSG que le CTI avait demandé au secrétariat d'élaborer un document de stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports intérieurs, fondée sur les instruments juridiques internationaux des Nations Unies relevant de la compétence du CTI,

établissant des mesures prioritaires pour le CTI et ses organes subsidiaires concernés. Le Comité examinerait et adopterait éventuellement cette proposition à sa quatre-vingt-sixième session plénière en 2024. Le secrétariat avait également été prié de présenter au Comité, tous les deux ans, des rapports de fond sur les changements climatiques et les transports intérieurs, à compter de la session de 2024 du Comité. L'expert du Royaume-Uni a déclaré que le GRSG apporterait des contributions indirectes plutôt que directes à la stratégie. Il a souligné que la protection des enfants dans les autobus et des cyclistes au moyen des Règlements ONU relevant de la compétence du GRSG encouragerait le passage à la mobilité verte et aux transports publics. En conclusion, il a déclaré que la stratégie devrait permettre aux personnes de se déplacer, plutôt que de les limiter. L'expert de l'OICA a fait remarquer que cette question devait être traitée dans un esprit de coopération, car certaines solutions fonctionnaient mieux dans certains pays que dans d'autres. Il a enfin encouragé le GRSG à consulter la page Web de son organisation dédiée à la décarbonisation ([www.oica.net/oica-releases-global-decarbonization-framework/](http://www.oica.net/oica-releases-global-decarbonization-framework/)). L'expert des Pays-Bas a fait valoir que les essieux de remorque moteurs (essieux électriques) contribueraient définitivement à la stratégie, même si cette contribution serait coordonnée par d'autres organes subsidiaires. L'expert de l'Inde a informé le GRSG que son pays avait pour objectif de parvenir à des émissions nulles d'ici à 2070 et prenait rapidement des mesures pour atteindre ce résultat. Il a fait valoir que les essieux électriques et les radiateurs à rayonnement (Règlement ONU n° 122) constituaient un axe de contribution, et que le GRSG contribuerait également à favoriser l'utilisation de carburants de remplacement à faibles émissions de carbone, tels que le gaz naturel comprimé (GNC), le gaz naturel liquéfié (GNL) et les carburants modulables. L'expert de l'Allemagne a noté que le Règlement ONU n° 46 autorisait l'utilisation d'une caméra au lieu de grands rétroviseurs, ce qui permettait de réduire la traînée aérodynamique et la consommation de carburant. L'expert de l'IMMA a souligné que les travaux sur la micromobilité, facteur clé pour réduire la taille des véhicules et leur impact sur l'environnement, étaient suspendus en raison des différences régionales dans le classement en sous-catégories des véhicules de la catégorie L7. Enfin, le Président du GRSG a indiqué que les conclusions du Groupe seraient présentées au WP.29 à sa session de novembre 2024.

## G. Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux)

*Document(s) :* Document informel GRSG-126-18

45. Se référant à une proposition analogue présentée au titre du point 9 b) de l'ordre du jour (voir par. 20 ci-dessus), l'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRSG-126-18 visant à autoriser différentes possibilités de satisfaire aux prescriptions concernant le marquage dans les cas où plus d'un Règlement ONU s'applique. Le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document informel GRSG-126-18 sous une cote officielle à sa session d'avril 2024.

## H. Ordre du jour provisoire de la session suivante

*Document(s) :* Document informel GRSG-126-40

46. Le GRSG a indiqué que sa 127<sup>e</sup> session se tiendrait à Genève du 15 avril (14 h 30, heure d'Europe centrale) au 19 avril 2024 (12 h 30). Il a précisé que la date limite de soumission des documents officiels au secrétariat était fixée au 22 janvier 2024, soit 12 semaines avant la session. Il souhaitera sans doute suivre la proposition d'ordre du jour provisoire ci-dessous (document informel GRSG-126-40) :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars :  
Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>).



3. Amendements aux Règlements sur les vitrages de sécurité :
  - a) Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité) ;
  - b) Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité).
4. Perception de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule :
  - a) Règlement ONU n° 46 (Dispositifs de vision indirecte) ;
  - b) Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière) ;
  - c) Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage) ;
  - d) Règlement ONU n° 166 (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule) ;
  - e) Règlement ONU n° 167 (Vision directe des usagers de la route vulnérables).
5. Amendements aux Règlements sur les saillies extérieures :
  - a) Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières) ;
  - b) Règlement ONU n° 61 (Saillies extérieures des véhicules utilitaires).
6. Règlement ONU n° 39 (Indicateur de vitesse et compteur kilométrique).
7. Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus)).
8. Amendements aux Règlements sur les véhicules fonctionnant au gaz :
  - a) Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) ;
  - b) Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL).
9. Règlement ONU n° 118 (Résistance au feu des matériaux utilisés à l'intérieur du véhicule).
10. Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage).
11. Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant).
12. Règlement ONU n° 144 (Systèmes automatiques d'appel d'urgence).
13. Enregistreur de données de route :
  - a) Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route qu'il serait utile d'intégrer dans les résolutions ou les règlements établis dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998 ;
  - b) Règlement ONU n° 160 (Enregistreur de données de route) ;
  - c) Nouveau Règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds.
14. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).
15. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules.
16. Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules.
17. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules.
18. Machine tridimensionnelle de positionnement du point H.

19. Questions diverses :
- a) Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité ;
  - b) Contrôle technique périodique ;
  - c) Points à retenir des sessions de novembre 2023 et de mars 2024 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules ;
  - d) Autres questions.

**Annexe I**

[Anglais seulement]

**List of Informal Documents Considered During the Session**

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
1	(TF-R39MV) Draft proposal for a GRSG Task Force on UN Regulation No. 39 covering mileage values (Terms of References)	(a)	6
2/Rev.1	(IWG on EDR/DSSAD) Proposal of new UN Regulation concerning the Approval of Event Data Recorders for Heavy-Duty Vehicles	(d)	12(c)
3/Rev.2	(GRSG Chair) Running order of the 126th session of GRSG	(a)	1
4	(Germany) German Statement to GRSG/2023/5 (CLCCR)	(a)	14
5	(Spain) Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)	2
6	(VRU-Proxi) Proposal for amendment to the original version of UN Regulation No. 167 (Direct Vision)	(a)	4(e)
7/Rev.1	(VRU-Proxi) Proposal for amendments to document GRSG/2023/21 (Proposal for Supplement 1 to the original version of UN Regulation No. 167 Vulnerable Road Users Direct Vision)	(d)	4(e)
8	(UITP) Proposal for Supplement 1 to the 10 series of amendments to UN Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> or M <sub>3</sub> vehicles) (EDR/DSSAD) EDR/DSSAD IWG Revisions to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/14	(c)	2
9	(IWG on EDR/DSSAD) EDR Step 2	(a)	12(c)
10	(Secretariat) Highlights of WP.29 June 2023 session	(a)	18(c)
11/Rev.1	(Secretariat) Annotated Provisional Agenda for the 126th Session of GRSG	(a)	1
12	(IWG on EDR/DSSAD) IWG on EDR/DSSAD Status Report	(d)	12(c)
13/Rev.1	(Secretariat) Development of the ITC Strategy on reducing greenhouse gas emissions in inland transport	(d)	18(f)
14	(Secretariat) Inputs and feedback from [GRPE/WP.29] to the outline of the ITC climate change strategy and to the biennial report	(a)	18(f)
15	(TF-R39MV) GRSG Task Force on UN Regulation No. Regulation No. 39 covering mileage values - Status Report	(a)	6
16	(OICA) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(b/e)	3(b)
17	(CLEPA) Proposal for a new supplement to Regulation No. 110 "CNG and LNG vehicles"	(b)	9(b)
18	(CLEPA) Proposal for a new supplement to Regulation No. 118 "Burning behaviour of materials"	(b)	18(g)
19/Rev.1	(The Netherlands) Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical couplings)	(d)	7
20	(The Netherlands) Proposal for Amendment 5 of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)	18(d)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
21/Rev.1	(TF-R39MV) Draft proposal for a GRSG Task Force on UN Regulation No. 39 covering mileage values (Terms of References)	(d)	6
22	(The Netherlands) IWG on FVA Status Report	(d)	11
23	(TF-R46) Status Report of the work of Task Force on UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(a)	4(a)
24/Rev.1	(TF-R46) Proposal for the 06 series of amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)	4(a)
25/Rev.1	(TF-R46) Proposal for Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)	4(a)
26/Rev.2	(CITA/CLEPA) 1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29	(d)	13
27	(CITA) 126th GRSG - Some thoughts about the Unique Identifier	(a)	13
28	(Norway) Frontal protection in buses	(a)	2
29	(UITP) "Accessibility of Buses" Draft Amendment of Regulation No. 107	(a)	2
30	(AAPC) Global EDR	(a)	12(c)
31	(VRU-Proxi) Supplement 1 to UN Regulation No. 167 IWG VRU-Proxi	(a)	4(e)
32	(VRU-Proxi) Proposal for the Supplement to Regulation No. 158 (Reversing Motion)	(a)	4(b)
33	(United Kingdom) Potential amendment to ensure frontal direct vision requirements in UN Regulation No. 167	(a)	4(e)
34/Rev.1	(Secretariat) Work Priorities of the Working Party on General Safety Provisions	(d)	18(a)
35	(United Kingdom) 126th VRU proxi group: A- pillar distance measurement and reduction in volume by A-pillar distance	(a)	4(e)
36	(France) Proposal for a Corrigendum to the 06-07-08-09-10 series of amendments to UN Regulation No. 107 (Buses and coaches) (CITA) 1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, Working Parties and WP.29	(d)	2
37	(United Kingdom) Amendments to GRSG-126-02	(a)	12(c)
38	(OICA) Proposal to amend document GRSG-126-02 to allow vehicles up to 8t/12t to utilise approvals to UN R.160 as being equivalent.	(a)	12(c)
39	(OICA/CLEPA) Considerations on the categorization of Automated	(c)	14
40	(Secretariat) Agenda of 127th session of GRSG	(e)	18(h)

*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/Endorsed to be submitted to WP.29.
- (e) Continue consideration on the basis of a revised document.

## Annexe II

[Anglais et français seulement]

### **Draft Amendments to UN Regulation No. 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)**

#### **Adopted text based on GRSG-126-36 (see paragraph 6. of this report)**

*Annex 3, paragraph 7.8.3.6., corrigé comme suit :*

« 7.8.3.6. L'uniformité de l'éclairage doit être évaluée conformément aux mesures suivantes :

Uniformité d'éclairage maximal =	$\frac{\text{Niveau maximum d'éclairage enregistré}}{\text{Niveau moyen d'éclairage enregistré}}$
Uniformité d'éclairage minimale =	$\frac{\text{Niveau minimum d'éclairage enregistré}}{\text{Niveau moyen d'éclairage enregistré}} \text{ »}.$

## Annexe III

### Projet d'amendements au Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte)

#### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 9 du présent rapport)

*Modifications apportées aux paragraphes 2.1.1.3, 2.2 et 2.3, supprimer.*

*Ajouter les nouveaux paragraphes 2.7 et 2.8, libellés comme suit :*

« 2.7 Par “surface extérieure d’origine”, on désigne l’extérieur du véhicule, comprenant le capot du moteur, le couvercle du coffre, les portières, les ailes, le toit, les dispositifs d’éclairage et de signalisation lumineuse, les éléments de renforcement apparents et les autres surfaces extérieures d’origine définies par le constructeur, à l’exclusion des supports en saillie pour les systèmes de vision indirecte.

2.8 Par “point d’impact”, on désigne la position du marteau, décrite aux paragraphes 6.3.2.2.3 et 6.3.2.2.4, indépendamment de l’endroit où se produit le premier contact. ».

*Paragraphe 5.2, supprimer le texte figurant entre crochets.*

*Paragraphe 6.1.1.2, déplacer les figures après le paragraphe 6.1.1.2 a) iii).*

*Paragraphe 6.1.1.6, lire :*

« 6.1.1.6 Le système de fixation des rétroviseurs/antévisseurs sur le véhicule doit être conçu de telle sorte qu’un cylindre de 70 mm de rayon (50 mm dans le cas d’un véhicule de la catégorie L), ayant pour axe l’axe ou l’un des axes de pivotement ou de rotation permettant l’effacement du rétroviseur/antévisseur dans la direction de choc considérée, coupe au moins partiellement la surface **extérieure d’origine à partir de laquelle le système fait saillie**. ».

*Paragraphe 6.3.2, lire :*

« 6.3.2 Essai de choc

L’essai prescrit conformément à ce paragraphe n’a pas à être effectué :

- a) **Pour les systèmes extérieurs ne faisant pas saillie au-delà de la largeur et de la longueur hors tout** du véhicule et offrant une surface déflectrice vers l’avant faisant un angle maximal de 45° par rapport au plan longitudinal médian du véhicule ; ou
- b) Pour les systèmes qui ne font pas saillie de plus de 100 mm, **mesurés à partir du point de fixation**, par rapport aux parties environnantes **de la surface extérieure d’origine** du véhicule, cette dimension étant mesurée conformément au Règlement n° 26.

**Voir l’annexe 9.** ».

*Paragraphe 6.3.2.1.1, lire :*

« 6.3.2.1.1 Le dispositif d’essai est composé d’un pendule pouvant osciller autour de deux axes horizontaux perpendiculaires entre eux dont l’un est perpendiculaire au plan contenant la trajectoire du pendule lorsqu’il est lâché.

L’extrémité du pendule comporte un marteau constitué par une sphère rigide d’un diamètre de  $165 \pm 1$  mm et recouverte d’une épaisseur de  $5 \pm 1$  mm de caoutchouc de dureté Shore A 50.

Un dispositif permettant de déterminer l’angle maximal pris par le bras dans le plan de lancement est prévu.

Un support rigidement fixé au bâti du pendule sert à la fixation des échantillons dans les conditions de frappe qui sont prescrites au **paragraphe 6.3.2.2.7** ci-dessous.

... ».

*Paragraphe 6.3.2.2.2.2*, supprimer les crochets.

*Paragraphe 6.3.2.2.5*, lire :

« 6.3.2.2.5 Lorsque, ...

a) Que la sphère ...

Ou, dans le cas d'un rétroviseur, que le point **d'impact du marteau** soit situé **sur la surface réfléchissante** à une distance d'au moins 10 mm du pourtour de celle-ci. ».

*Modifications apportées au paragraphe 6.3.2.2.7.3*, supprimer.

*Paragraphe 15.2.1.1.2*, supprimer les crochets.

*Le paragraphe 15.2.1.2* reste inchangé.

*Nouveau paragraphe 15.2.3.10*, supprimer.

*Paragraphe 16.1.2*, lire :

« 16.1.2 Disponibilité opérationnelle (disponibilité du système)

Le non-fonctionnement du système (**par exemple, défaillance du CMS ou CMS en position repliée**) doit être facilement perçu par le conducteur **et indiqué, par exemple**, par un signal d'avertissement, l'affichage d'informations ou l'absence d'indicateur d'état. L'information donnée au conducteur doit être expliquée dans le manuel d'utilisation. ».

*Paragraphe 16.1.3.1.3*, supprimer les crochets.

*Le paragraphe 16.2.5* reste inchangé.

*Ajouter les nouveaux paragraphes 22.26 à 22.33*, libellés comme suit :

« 22.26 À compter de la date officielle ...

22.27 À compter du 1<sup>er</sup> septembre **2025**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1<sup>er</sup> septembre **2025**.

22.28 Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre **2027**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre **2025**.

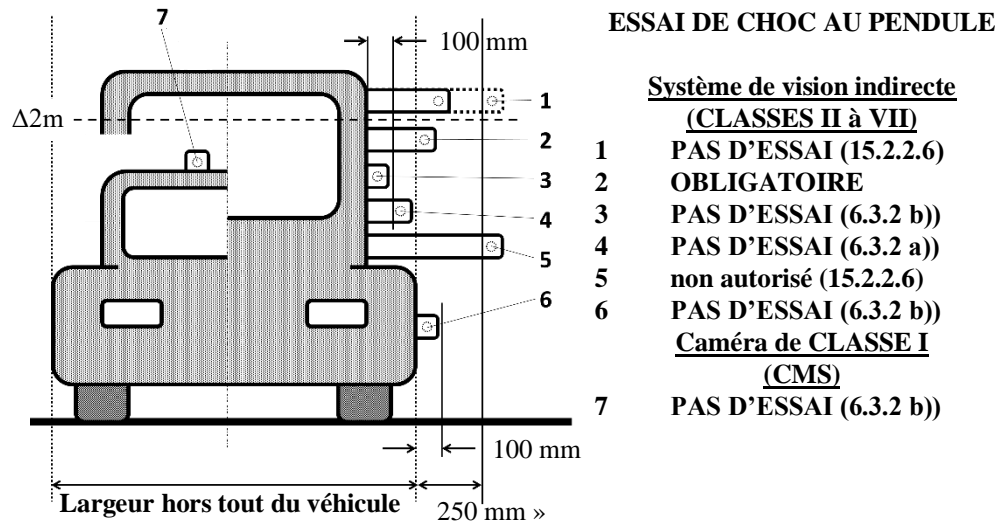
22.29 À compter du 1<sup>er</sup> septembre **2027**, les Parties contractantes ...

22.30 ...

... ».

Annexe 9, lire :

« Figure 1



**Texte adopté sur la base du document informel GRSG-126-25-Rev.1  
(voir le paragraphe 9 du présent rapport)**

Le même texte du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/23 tel que modifié ci-dessus, sans les paragraphes 6.3.2.1.1, 6.3.2.2.5, 16.1.2, 22.26 à 22.33 ni l'annexe 5.



## Annexe IV

## Projet d'amendements au Règlement ONU n° 167 (Vision directe des usagers de la route vulnérables)

### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/21 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 13 du présent rapport)

Ajouter le nouveau paragraphe 5.2.2.2, libellé comme suit :

- « 5.2.2.2 Véhicules de grande capacité et véhicules ayant des objectifs concurrents
- Pour les véhicules de catégorie N<sub>3</sub> du niveau 3 répondant aux critères de conception et de construction suivants :
- (a) Dispositif d'attelage ;
  - (b) Trois essieux ou plus ;
  - (c) Puissance maximale du moteur de 320 kW ou plus ;
  - (d) Poids total roulant (PTR) maximal autorisé supérieur à 60 tonnes,
- il n'est pas obligatoire d'appliquer la prescription relative au volume visible vers l'avant. ».**

Paragraphe 5.2.2.1, tableau 1, lire :

« Tableau 1  
Valeurs minimales du volume visible

		Volume minimal (m <sup>3</sup> ) de visibilité directe			
		Niveau 1		Niveau 2	Niveau 3
Volume visible du côté passager		3,4		Non déterminé	Non déterminé
Volume visible vers l'avant	DEMA ≥ 2 156mm	1,8	DEMA ≥ 2 154mm	1,0	1,0
	DEMA ≥ 2 156mm	Voir par. 5.3	DEMA < 2 154mm	Voir par. 5.3	Voir par. 5.3
Volume visible du côté conducteur		2,8		Non déterminé	Non déterminé
Volume total visible		11,2		8,0	7,0

».

Paragraphe 5.3 à 5.3.3, lire :

« ...

5.3.1 Niveau 1 :  $V = 392,13379 \cdot \text{DEMA}^2 - 275907,57455 \cdot \text{DEMA} + 573475207,82932$ .

5.3.2 Niveau 2 :  $V = 329,82551 \cdot \text{DEMA}^2 - 480212,23549 \cdot \text{DEMA} + 504819967,89481$ .

5.3.3 Niveau 3 :  $V = 329,82551 \cdot \text{DEMA}^2 - 480212,23549 \cdot \text{DEMA} + 504819967,89481$ . ».

Annexe 5, paragraphe 2.1.2, lire :

« 2.1.2 Les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et N<sub>2</sub> dérivés de véhicules des catégories M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> homologués conformément au Règlement ONU n° 125 sont **réputés satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.** ».

## Annexe V

### Projet de proposition d'équipe spéciale du Règlement ONU n° 39, s'agissant des valeurs des compteurs kilométriques

Texte adopté sur la base du document informel GRSG-126-21-Rev.1  
(voir le paragraphe 16 du présent rapport)

#### I. Mandat

1. Conformément au paragraphe 49 du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/104 (rapport du GRSG sur sa 125<sup>e</sup> session), l'équipe spéciale doit élaborer un projet de proposition visant à modifier le Règlement ONU n° 39, ou toute autre proposition réglementaire, en ce qui concerne les indicateurs de vitesse et les compteurs kilométriques, y compris leur installation, pour ce qui est du traitement des valeurs des compteurs kilométriques. En particulier, elle doit élaborer des dispositions uniformes relatives :

- a) À l'exactitude des valeurs des compteurs kilométriques embarqués sur les véhicules, et définir en conséquence une tolérance maximale et une procédure d'essai d'homologation de type ;
- b) À la gestion de la sécurité et à la lutte contre la falsification, afin de prévenir ou de détecter, dans toute la mesure du possible, la manipulation des valeurs des compteurs kilométriques embarqués sur les véhicules ;
- c) À l'exactitude, à la gestion de la sécurité et à la lutte contre la falsification des valeurs de kilométrage affichées pour le conducteur.

L'équipe spéciale tiendra compte du fait que les valeurs des compteurs kilométriques peuvent être transférées et stockées à l'extérieur du véhicule et réfléchir aux éventuelles dispositions pertinentes.

L'équipe spéciale étudiera la possibilité d'un autocontrôle et d'un contrôle externe (application).

2. Pour élaborer la(les) proposition(s) de réglementation, l'équipe spéciale prendra en compte les technologies et les données existantes ainsi que les recherches déjà menées. En outre, elle prendra en considération les normes et législations nationales et internationales portant sur le même champ d'application.

3. L'équipe spéciale mettra l'accent sur les véhicules des catégories M et N, en tenant compte des véhicules équipés de dispositifs de sécurité, par exemple les tachygraphes.

L'équipe spéciale examinera également les prescriptions d'exactitude pour les véhicules de la catégorie L **en temps voulu**.

4. Les dates fixées pour l'achèvement des travaux de l'équipe spéciale sont les suivantes :

- a) Exactitude des valeurs des compteurs kilométriques embarqués : document officiel pour la 128<sup>e</sup> session du GRSG (octobre 2024) pour les véhicules des catégories M, N (**et L en temps voulu**) ;
- b) Lutte contre la falsification des valeurs des compteurs kilométriques embarqués : document officiel pour la 128<sup>e</sup> session du GRSG (octobre 2024) pour les véhicules des catégories M et N ;
- c) Exactitude des valeurs de kilométrage affichées pour le conducteur et protection contre leur falsification : document officiel pour la 128<sup>e</sup> session du GRSG (octobre 2024).

L'équipe spéciale pourra élaborer ultérieurement des dispositions relatives aux véhicules des catégories M et N équipés de dispositifs de sécurité, par exemple des tachygraphes.

5. La procédure d'adoption relèvera du Groupe de travail, du Forum mondial et du Comité d'administration, conformément aux règles fixées par l'Accord de 1958.

L'équipe spéciale prendra en compte les travaux des autres groupes de travail subsidiaires du Forum mondial et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15).

## II. Règlement intérieur

1. L'équipe spéciale est un organe subsidiaire du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité. Elle est ouverte à toutes les Parties contractantes aux Accords gérés par le Forum mondial, aux constructeurs automobiles et à leurs fournisseurs, aux services techniques et aux participants de tous les groupes de travail subsidiaires du Forum mondial.

Des experts supplémentaires peuvent participer au cas par cas, s'ils y sont invités par décision consensuelle de l'équipe spéciale. Ils ne participent pas au processus de décision.

2. L'équipe spéciale est dirigée par un(e) président(e) et un(e) secrétaire :

- a) La présidence est assurée par les Pays-Bas ;
- b) Le secrétariat est assuré par l'OICA.

3. La langue de travail de l'équipe spéciale est l'anglais.

4. Tous les documents et propositions sont soumis au (à la) secrétaire de l'équipe spéciale dans un format électronique approprié avant les réunions. L'équipe spéciale peut refuser de débattre d'une question ou d'une proposition qui ne lui aura pas été communiquée au moins 10 jours ouvrables à l'avance.

5. Un ordre du jour et les documents s'y rapportant sont affichés par le (la) secrétaire sur le site Web préalablement à toute réunion programmée.

6. Les décisions sont prises par consensus. Lorsqu'un consensus ne peut être atteint, le (la) président(e) de l'équipe spéciale présente les différents points de vue au Groupe de travail. Le (La) président(e) peut, le cas échéant, solliciter l'avis du GRSG.

7. Le Groupe de travail est tenu régulièrement informé des progrès réalisés par l'équipe spéciale, autant que possible sous la forme d'un document informel que lui présentent le (la) président(e), le (la) secrétaire ou leur(s) représentant(s).

8. Tous les documents de travail sont diffusés sous forme électronique. Les documents relatifs aux réunions sont communiqués au (à la) secrétaire pour publication sur le site Web du Forum mondial.

## Annexe VI

### Projet d'amendements au Règlement ONU n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage)

#### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/18 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 13 du présent rapport)

Ajouter les nouveaux paragraphes 13.6 à 13.10, libellés comme suit :

« 13.6 À compter de ...

...

13.9 Nonobstant les dispositions du paragraphe 13.7, ... les modifications apportées par la série **03** d'amendements.

... ».

Annexe 7, paragraphe 1.4 à 1.4.3, lire :

« 1.4 Fixation des dispositifs d'attelage et des timons sur les remorques.

1.4.1. Les timons pour remorques à essieu(x) médian(s) doivent être équipés d'une béquille réglable en hauteur si la masse exercée sur le dispositif d'attelage de la remorque dépasse 50 kg lorsque la remorque est uniformément chargée à sa masse maximale techniquement admissible.

**Cette prescription ne s'applique pas aux remorques conçues pour des utilisations spéciales et qui ne sont normalement dételées qu'en atelier (attelages de la classe T) ou lorsque le chargement et le déchargement se font dans des zones prévues à cet effet.**

1.4.2. Les remorques à essieu(x) médian(s) ayant plus d'un essieu d'une masse maximale C supérieure à 3,5 t attelées au moyen d'un dispositif d'attelage et d'un timon doivent être équipées d'un dispositif de répartition de la charge entre les essieux.

1.4.3 Les timons articulés doivent rester au-dessus du sol en position basse. Lorsqu'ils sont dételés à partir d'une position horizontale, ils ne doivent pas tomber en dessous d'une hauteur de 200 mm par rapport au sol. Voir aussi les paragraphes 5.3 et 5.4 de l'annexe 5. ».

---

**Annexe VII**

[Anglais seulement]

**GRSG Informal Working Groups**

---

<i>Informal working group</i>		<i>Secretary</i>
Awareness of Vulnerable Road Users Proximity (VRU-Proxi)	Mr. L. Rozanski (EC) (Chair)	Mr. Johan Broeders (OICA)
Field of Vision Assistants (IWG-FVA)	Mr. H. Lammers	

---

---