



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

127^e session

Genève, 15-19 avril 2024

Rapport du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité sur sa 127^e 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)	3-7	4
Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M ₂ et M ₃)	3-7	4
IV. Amendements aux Règlements sur les vitrages de sécurité (point 3 de l'ordre du jour)	8-10	5
A. Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité)	8	5
B. Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité)	9-10	6
V. Perception de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule (point 4 de l'ordre du jour)	11-19	6
A. Règlement ONU n° 46 (Dispositifs de vision indirecte)	11-12	6
B. Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière)	13-14	7
C. Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage)	15	7
D. Règlement ONU n° 166 (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule)	16-17	7
E. Règlement ONU n° 167 (Vision directe des usagers de la route vulnérables) ...	18-19	8
VI. Amendements aux Règlements sur les saillies extérieures (point 5 de l'ordre du jour) ..	20-21	9
A. Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières)	20	9
B. Règlement ONU n° 61 (Saillies extérieures des véhicules utilitaires)	21	9



VII.	Règlement ONU n° 35 (Disposition des pédales de commande) (point 6 de l'ordre du jour).....	22	9
VIII.	Règlement ONU n° 39 (Indicateur de vitesse et compteur kilométrique) (point 7 de l'ordre du jour).....	23–24	9
IX.	Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus)) (point 8 de l'ordre du jour).....	25	10
X.	Règlement ONU n° 147 (Pièces mécaniques d'attelage (véhicules agricoles)) (point 9 de l'ordre du jour).....	26	10
XI.	Amendements aux Règlements sur les véhicules fonctionnant au gaz (point 10 de l'ordre du jour).....	27–29	10
	A. Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL).....	27	10
	B. Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL).....	28–29	11
XII.	Amendements aux Règlements sur les dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée, les dispositifs d'immobilisation et les systèmes d'alarme pour véhicules (point 11 de l'ordre du jour).....	30–33	11
	A. Règlement ONU n° 116 (Systèmes antivol et systèmes d'alarme).....	30	11
	B. Règlement ONU n° 161 (Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée).....	31	12
	C. Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation).....	32	12
	D. Règlement ONU n° 163 (Systèmes d'alarme pour véhicules).....	33	12
XIII.	Règlement ONU n° 118 (Résistance au feu des matériaux utilisés à l'intérieur du véhicule) (point 12 de l'ordre du jour).....	34	12
XIV.	Règlement ONU n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (point 13 de l'ordre du jour).....	35	13
XV.	Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 14 de l'ordre du jour).....	36	13
XVI.	Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 15 de l'ordre du jour).....	37	13
XVII.	Règlement ONU n° 144 (Systèmes automatiques d'appel d'urgence) (point 16 de l'ordre du jour).....	38	14
XVIII.	Enregistreur de données de route (point 17 de l'ordre du jour).....	39–41	14
	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.....	39	14
	B. Règlement ONU n° 160 (Enregistreur de données de route).....	40	14
	C. Nouveau Règlement ONU relatif aux enregistreurs de données de route pour les véhicules utilitaires lourds.....	41	15
XIX.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) (point 18 de l'ordre du jour).....	42	15
XX.	Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 19 de l'ordre du jour).	43–45	15
XXI.	Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (point 20 de l'ordre du jour).....	46	16
XXII.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 21 de l'ordre du jour).....	47–48	16
XXIII.	Machine tridimensionnelle de détermination du point H (point 22 de l'ordre du jour).	49	16
XXIV.	Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour).....	50–58	17

A.	Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité	50	17
B.	Contrôle technique périodique.....	51–52	17
C.	Points à retenir des sessions de novembre 2023 et de mars 2024 du Forum mondial de l’harmonisation des Règlements concernant les véhicules	53	17
D.	Points à retenir des sessions de novembre 2023 et de mars 2024 du Forum mondial de l’harmonisation des Règlements concernant les véhicules	54	17
E.	Règlement ONU n° 105 (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses)	55	17
F.	Coopération avec le Forum mondial de la sécurité routière.....	56	18
G.	Systèmes d’alerte en cas de distraction ou de somnolence du conducteur	57	18
H.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session.....	58	18
Annexes			
I.	List of Informal Documents Considered During the Session		21
II.	Projet d’amendements au Règlement ONU n° 46 (Dispositifs de vision indirecte)		23
III.	Projet d’amendements au Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière)		24
IV.	Projet d’amendements au Règlement ONU n° 166 (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l’avant et des côtés du véhicule)		25
V.	Projet d’amendements au Règlement ONU n° 167 (Vision directe des usagers de la route vulnérables).....		27
VI.	Projet d’amendements au Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL).....		29
VII.	Projet d’amendements au Règlement ONU n° 116 (Systèmes antivol et systèmes d’alarme)		30
VIII.	Projet d’amendements au Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l’avant)		31
IX.	GRSG Informal Working Groups		32

I. Participation

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa 127^e session du 15 au 19 avril 2024, à Genève. La réunion a été présidée par M. A. Erario (Italie). Conformément à l'article 1 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 ci-après 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, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Y ont aussi participé des experts de la Commission européenne, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Association internationale des constructeurs de carrosseries et de remorques (CLCCR), Eurogas, European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération internationale des véhicules anciens (FIVA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA), International Road Federation (IRF), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

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

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/1](#)
Documents informels GRSG-127-08-Rev.1 et GRSG-127-30

2. Le GRSG a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour sa 127^e session ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/1](#)), l'ordre de passage (GRSG-127-08-Rev.1) et les annotations (GRSG-127-30-Rev.1). On trouvera à l'annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session et, à l'annexe IX, 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 M₂ et M₃)

Document(s) : Documents informels GRSG-127-02, GRSG-127-05-Rev.1, GRSG-127-15 et GRSG-127-27

3. Le GRSG a pris note de deux documents établis par l'experte de l'Espagne (GRSG-127-02 et GRSG-127-05-Rev.1), au nom du groupe de travail informel de la réduction du risque de BLEVE. Comme suite aux activités du groupe consacrées à la réduction de ce risque dans le cas des véhicules transportant des marchandises dangereuses (GRSG-127-02), l'experte a présenté un premier projet (GRSG-127-05-Rev.1) de nouvelles prescriptions et méthodes d'essai destinées à figurer dans le Règlement ONU n° 105 ou n° 107 aux fins de l'utilisation d'extincteurs automatiques dans le compartiment moteur de certains véhicules. Elle a conclu que si de telles dispositions étaient adoptées dans l'un des deux Règlements ONU, certains véhicules seraient tenus d'y satisfaire au titre de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). L'expert de la Suisse a appuyé la proposition. Un membre du secrétariat du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) a expliqué que des dispositions relatives à l'extinction des incendies faisaient déjà partie de l'annexe 13 du Règlement ONU n° 107 et qu'à l'avenir, d'autres catégories de véhicules pourraient être soumises à des dispositions similaires. Selon lui, cette question pourrait aussi faire l'objet d'un nouveau Règlement ONU. L'expert de l'OICA a fait valoir que le Règlement ONU n° 107 n'était pas adapté en raison de son champ d'application et que les dispositions du Règlement ONU n° 105 étaient différentes. Il était donc d'avis qu'un nouveau Règlement ONU serait la solution la plus viable. L'expert de l'Allemagne a suggéré que ces dispositions soient énoncées dans le

Règlement ONU n° 105 ou dans les deux Règlements ONU. L'experte de l'Espagne a précisé que la proposition se fondait sur les dispositions relatives aux moteurs à combustion interne figurant déjà dans le Règlement ONU n° 107. Elle a ajouté que l'objectif des systèmes qu'il était proposé d'installer sur les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses était d'éviter la propagation du feu à la cargaison, de sorte que le Règlement ONU n° 105 convenait mieux. Comme l'a suggéré le Président, le GRSG a décidé de créer une équipe spéciale chargée de poursuivre l'élaboration de ces dispositions dans le cadre du Règlement ONU n° 105 ou d'un nouveau projet de Règlement ONU. L'experte de l'Espagne s'est portée volontaire pour coordonner et présider la nouvelle équipe spéciale. Enfin, le GRSG a décidé de renvoyer les documents GRSG-127-02 et GRSG-127-05-Rev.1 à l'équipe spéciale en vue de leur développement ultérieur.

4. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSG-127-15 au nom de la présidence du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar (groupe STCBC). Il a informé le GRSG des progrès réalisés par le groupe durant la deuxième phase. Il a précisé que les travaux viseraient à empêcher que les enfants soient éjectés de leur siège et à améliorer les systèmes de retenue des véhicules déjà sur le marché. Il a ajouté qu'après 2027, les nouveaux modèles d'autobus seraient équipés de systèmes de retenue pour enfants. Il a également mentionné les questions actuellement examinées par le groupe, à savoir : a) l'amélioration de la situation actuelle ; b) la possibilité de recourir à un type de coussin d'appoint homologué au titre du Règlement ONU n° 44 ; c) l'idée d'empêcher l'utilisation de fixations supplémentaires, à l'exception des systèmes de retenue pour enfants, afin d'éviter toute utilisation abusive. L'expert du Royaume-Uni a demandé des éclaircissements sur le type de sièges visé (par exemple, banquette, siège en plastique déplié). L'expert de l'Allemagne a répondu que, jusqu'en 2027, seuls les autocars entrant dans le champ d'application des Règlements ONU étaient concernés.

5. L'expert de la Norvège a rappelé que son pays menait une étude sur l'ampleur des collisions d'autobus en Europe, laquelle sera finalisée d'ici la fin de l'année 2024 pour être présentée à la session de décembre 2024 du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'avril 2025.

6. L'expert de l'Allemagne, Président de l'équipe spéciale de l'accessibilité des autobus et des autocars, a présenté le rapport d'activité de l'équipe spéciale (GRSG-127-27). Trois réunions avaient eu lieu et une proposition finale serait élaborée aux réunions de juin et de septembre 2024 en vue de la session d'octobre 2024 du GRSG. Il a ajouté que les experts de l'équipe spéciale étaient des représentants des Parties contractantes, des opérateurs et des constructeurs. Il a également relevé que les discussions tenues au cours des réunions avaient visé à repérer les problèmes susceptibles de se poser dans le cadre du Règlement ONU n° 107 et à rechercher des solutions destinées à rendre les autobus et les autocars plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

7. Enfin, le GRSG a décidé de poursuivre l'examen de la question des navettes autonomes au titre du point 21 de l'ordre du jour (voir par. 48).

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)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/2024/32](#) et
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/20](#)

8. Le GRSG a noté qu'à sa session de mars 2024, le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) avait adopté l'autorisation ([ECE/TRANS/WP.29/2024/32](#)) d'élaborer des amendements aux RTM ONU n°s 6, 7 (Appuie-tête) et 14 (Essai de choc latéral contre un poteau) qui permettraient que les références, les dessins et les spécifications concernant la procédure de détermination du point H et d'étalonnage de la machine tridimensionnelle (machine 3-D H) soient transférés des RTM ONU à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1). L'expert des Pays-Bas, responsable de l'élaboration des modifications, a présenté le

document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/20](#), où figurait une proposition d'amendement au RTM ONU n° 6. Enfin, le GRSG a recommandé que le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/20](#) soit soumis à la session de novembre 2024 de l'AC.3, sans modification, en tant que proposition d'amendement 4 au Règlement ONU n° 6.

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

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/19](#)
Documents informels GRSG-127-16 et GRSG-127-23

9. Le GRSG a pris note de la proposition de l'expert de l'OICA (GRSG-127-23), qui avait été révisée à la suite de la session d'octobre 2023 du GRSG. Lorsque les ceintures de sécurité et les coussins gonflables permettaient de limiter les mouvements de la tête, il existerait une dérogation à l'obligation de procéder à un essai de collision avec une tête de mannequin pour limiter les lésions à la tête. L'expert de l'OICA a souligné que le Règlement ONU n° 21 prévoyait un ensemble de mannequins et d'essais permettant de vérifier l'absence de contact. L'expert du Japon a fait valoir que la proposition assouplissait exagérément l'objectif du Règlement ONU et a recommandé un examen approfondi de la question. L'expert du Royaume-Uni a proposé de discuter en ligne des améliorations pouvant être apportées avec l'expert de l'OICA. Enfin, le GRSG a accepté de reprendre la discussion sur la base d'une proposition révisée et a invité les parties concernées à se mettre en contact avec l'expert de l'OICA.

10. L'expert des Pays-Bas a présenté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/19](#), modifié par le document informel GRSG-127-16. Il a expliqué que cet amendement avait le même objectif que l'amendement au RTM ONU n° 6 (voir par. 8 ci-dessus), à savoir déplacer les références, les dessins et la spécification concernant la procédure de détermination du point H et d'étalonnage de la machine 3-DH de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) vers la R.M.1. Le GRSG a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/19](#), moyennant la modification ci-dessous (sans objet en français). Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 12 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 43 pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et du Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1).

En anglais, la deuxième référence à la note de bas de page 1 de l'annexe 22 devient une référence à la note de bas de page 1 de l'annexe 24.

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 (Dispositifs de vision indirecte)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/13](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/21](#)
Documents informels GRSG-127-04-Rev.2, GRSG-127-24-17 et GRSG-126-28

11. L'expert de l'Allemagne, Président de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 46 (Dispositifs de vision indirecte), a présenté un rapport de situation (GRSG-127-28). Il a ensuite présenté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/13](#) et expliqué que l'équipe spéciale avait examiné une proposition soumise par l'expert de l'Allemagne visant à ouvrir un débat sur l'homologation, dans le cadre du Règlement ONU n° 105, des véhicules équipés d'un coupe-circuit de batterie qui sont dotés d'un système à caméra et moniteur conforme aux prescriptions du Règlement ONU n° 46. Il a ajouté que le paragraphe 16.1.1 du Règlement ONU n° 46, qui disposait qu'après chaque arrêt du moteur (usage prévu), le système à caméra et moniteur devait rester opérationnel pendant une période d'au moins 120 secondes, risquait de poser un problème de compatibilité. Pour y remédier, il a présenté le document informel GRSG-127-04-Rev.2 destiné à modifier ce Règlement ONU. Enfin, le GRSG a adopté le document informel GRSG-127-04-Rev.2, tel que reproduit à l'annexe II du

présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre le document informel GRSG-127-04-Rev.2 en tant que projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 46 pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1. Le GRSG a décidé de poursuivre l'examen des résultats des travaux de l'équipe spéciale et de régler les questions en suspens à sa session d'octobre 2024.

12. Dans la droite ligne de la proposition à laquelle il est fait référence au paragraphe 10, l'expert des Pays-Bas a présenté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/21](#) (tel que modifié par le document informel GRSG-127-24-17). Le GRSG a adopté la proposition moyennant la modification ci-dessous et prié le secrétariat de l'intégrer dans le projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 46 (voir par. 11 ci-dessus) pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

Paragraphe 8.1, lire :

« 8.1. **Les procédures de conformité de la production doivent être conformes à celles qui sont définies à l'article 2 et à l'annexe 1 de l'Accord de 1958 ([E/ECE/TRANS/505/Rev.3](#)) et satisfaire aux prescriptions ci-après : ».**

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

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24](#)
Documents informels GRSG-127-13 et GRSG-127-18

13. L'expert des Pays-Bas a présenté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24](#) (modifié par le document informel GRSG-127-18), dans la droite ligne des propositions auxquelles il est fait référence aux paragraphes 10 et 12. Le GRSG a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24](#) tel que modifié par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre ce document en tant que projet de complément 4 à la version originale du Règlement ONU n° 158 pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

14. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRSG-127-13, qui précise les conditions d'essai des systèmes de détection et des portes arrière des véhicules de transport logistique et des véhicules de type fourgon. Enfin, le GRSG a décidé de distribuer le document informel GRSG-127-13 sous une cote officielle à sa session d'octobre 2024.

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

15. Le GRSG 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)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/25](#)
Documents informels GRSG-127-11-Rev.1 et GRSG-126-19

16. L'expert du Japon a présenté le document informel GRSG-127-11-Rev.1, qui remplaçait le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12](#) et clarifiait le processus de certification. L'expert de la Commission européenne a expliqué que le groupe de travail informel des usagers de la route vulnérables (groupe VRU-Proxi) avait déjà examiné la proposition et décidé de la soutenir. Le GRSG a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12](#) tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre ce document en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

17. Comme suite aux propositions auxquelles il est fait référence aux paragraphes 10, 12 et 13, l'expert des Pays-Bas a présenté le document informel [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/25](#), modifié par le document GRSG-127-19. Le GRSG a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/25](#), moyennant la modification ci-après. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que complément 1 à la version originale du Règlement ONU n° 166 et de l'intégrer (voir par. 16 ci-dessus) dans le projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

Table des matières, chapitre 20, modification sans objet en français :

« 20. Sanctions pour non-conformité de la production. ».

En-tête, chapitre 20, modification sans objet en français :

« 20. Sanctions pour non-conformité de la production. ».

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

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/26](#)
 Documents informels GRSG-127-07-Rev.1 et GRSG-127-34-Rev.1

18. L'expert du Royaume-Uni a présenté (GRSG-127-34-Rev.1) une proposition révisée (document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6](#), modifié par le document informel GRSG-127-07) visant à définir un « volume partiel visible vers l'avant » dans la zone où le risque est le plus élevé 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. L'expert de la Commission européenne a précisé que le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6](#) et le document informel GRSG-127-07 avaient été examinés par le groupe de travail informel VRU, mais n'avaient pas été approuvés à l'unanimité. L'expert de l'Allemagne a noté que l'approche fondée sur le volume avait une incidence excessive sur la géométrie du véhicule. Selon lui, l'allongement de la cabine du véhicule pourrait rendre plus visibles les usagers de la route vulnérables, et la stratégie en matière de sécurité devrait tenir compte non seulement de la visibilité, mais aussi du règlement de l'Union européenne sur la sécurité générale ((UE) 2019/2144) et des dispositions relatives à la sécurité passive (par exemple, le Règlement ONU n° 29 (Cabines de véhicules utilitaires)). L'expert de la Commission européenne a précisé que la solution apportait une solution économiquement rationnelle au problème et que d'autres systèmes pouvaient compenser l'approche fondée sur le volume. Il a ajouté que le WP.29 avait adopté le Règlement ONU en question pour améliorer la visibilité, et que si les essais présentaient des lacunes, il faudrait les combler. L'expert de la Suède a dit qu'il pourrait approuver la proposition du Royaume-Uni si des dispositions transitoires appropriées étaient prévues pour permettre aux constructeurs d'en atténuer les coûts. Du même avis que les experts de l'Allemagne et de la Suède, l'experte de l'OICA a fait valoir que les constructeurs avaient déjà commencé à revoir la conception des cabines. Elle a donc demandé que les dispositions transitoires s'appliquent plus longtemps (jusqu'en 2031 pour les nouvelles homologations et jusqu'en 2041 pour les nouvelles immatriculations). L'expert de l'Allemagne a proposé d'utiliser des capteurs comme solution de remplacement permettant de détecter les usagers de la route vulnérables. L'expert du Royaume-Uni a déclaré que la proposition de l'OICA n'était pas acceptable. Il estimait au contraire qu'il était urgent d'accepter sa proposition, laquelle visait à indiquer la voie à suivre aux constructeurs. Il a également ajouté que le Règlement ONU et la proposition elle-même reposaient sur le contact visuel, donnant au conducteur la possibilité de voir l'utilisateur de la route vulnérable. L'expert des Pays-Bas a soutenu la proposition du Royaume-Uni, y compris les dispositions transitoires, et a demandé instamment l'adoption de la proposition. Dans un esprit de compromis, le GRSG a arrêté les dates ci-après pour les dispositions transitoires : 1^{er} septembre 2031 pour les nouvelles homologations et 1^{er} septembre 2036 pour les nouvelles immatriculations. Enfin, il a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6](#) tel que modifié par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 167 pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

19. Comme suite aux propositions auxquelles il est fait référence aux paragraphes 10, 12, 13 et 17, le GRSG a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/26](#), sans modification. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que complément 2 à la version originale du Règlement ONU n° 167 et de l'intégrer (voir par. 18 ci-dessus) dans la série 01 d'amendements au Règlement ONU pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 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](#)

20. L'expert de l'Allemagne, qui assurait la présidence de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 46, a retiré le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/22](#).

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

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/24](#)

21. L'expert de l'Allemagne, qui assurait la présidence de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 46, a retiré le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/24](#).

VII. Règlement ONU n° 35 (Disposition des pédales de commande) (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/18](#)

22. Comme suite aux propositions auxquelles il est fait référence aux paragraphes 10, 12, 13, 17 et 19, le GRSG a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/18](#), sans modification. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 35.

VIII. Règlement ONU n° 39 (Indicateur de vitesse et compteur kilométrique) (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRSG-127-06, GRSG-127-12, GRSG-127-12-Rev.1 et GRSG-127-35

23. L'expert des Pays-Bas a présenté le rapport de situation (GRSG-127-35) de l'équipe spéciale du Règlement ONU n° 39 sur le kilométrage. Il a expliqué que l'équipe spéciale avait tenu trois réunions hybrides et avait recueilli des informations sur les technologies existantes applicables, les données et les études sur la fraude au kilométrage ainsi que sur les normes et la législation déjà en place. Il a ajouté que l'équipe spéciale était prête à présenter une proposition préliminaire d'amendements au Règlement ONU (GRSG-127-12-Rev.1) et qu'elle travaillerait à la finalisation de cette proposition afin d'établir un document officiel pour la session d'octobre du GRSG. L'expert du Royaume-Uni a déclaré que la tolérance proposée de +/- 5 % était excessive et a demandé qu'elle passe à +/- 2,5 %. Il a reçu le soutien de l'expert de la Commission européenne. L'expert des Pays-Bas a expliqué que l'utilisation de nouveaux pneumatiques en tant qu'équipement d'origine permettrait d'obtenir une homologation de type pour la tolérance de +/- 2,5 %. L'experte de l'OICA a ajouté que la tolérance de +/- 5 % provenait des pneumatiques et du compteur de vitesse et a expliqué que les constructeurs n'étaient pas responsables de l'exactitude puisque celle-ci dépendait des pneumatiques et des jantes. Elle a également fait valoir que les propriétaires de véhicules cherchaient eux-mêmes à effectuer des manipulations non autorisées et disposaient, pour ce faire, de tout leur temps et d'un accès illimité au véhicule, de sorte qu'adopter des

prescriptions techniques applicables au compteur kilométrique ne suffirait sans doute pas à prévenir le phénomène. En outre, elle a ajouté que l'adoption des prescriptions proposées entraînerait des coûts supplémentaires pour les consommateurs sans pour autant mettre un terme à la fraude. Elle a déclaré que des données sur l'exactitude et les questions de sécurité connexes devaient être recueillies. Enfin, elle a proposé d'envisager une solution viable et éprouvée au problème de la falsification des compteurs kilométriques, adoptée par certains pays, sur la base de ce qui avait été présenté au GRSG dans le passé, plutôt que de faire figurer des prescriptions techniques dans le Règlement ONU. Le GRSG a également pris note du document informel GRSG-127-06, soumis par les experts des Pays-Bas et du Royaume-Uni, qui a reçu l'appui des experts de l'Espagne. L'expert de l'IMMA a demandé de supprimer la première phrase dudit document informel.

24. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une nouvelle proposition qui serait soumise par l'équipe spéciale et tiendrait compte des observations formulées et du document informel GRSG-127-06.

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

Document(s) : Document informel GRSG-127-36

25. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel GRSG-127-36 en tant que version révisée de sa proposition antérieure ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/2](#)). Il a ajouté que la proposition incluait les définitions des termes « trappe d'évacuation » et « issue de secours » ainsi que des modifications à apporter aux dispositions relatives aux essais dans l'annexe 5 du Règlement ONU. L'expert du Japon a formulé des réserves pour complément d'étude en lien avec la proposition. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la proposition à sa session d'octobre 2024 et demandé au secrétariat de distribuer le document informel GRSG-127-36 sous une cote officielle à cette occasion.

X. Règlement ONU n° 147 (Pièces mécaniques d'attelage (véhicules agricoles)) (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/7](#)

26. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/7](#), qui vise à éliminer la possibilité que les autorités d'homologation n'appliquent pas toutes les mêmes prescriptions techniques lorsque des pièces mécaniques d'attelage pour tracteurs agricoles dont la vitesse maximale est supérieure à 60 km/h sont soumises à des essais d'homologation de type. L'expert de la France a recommandé d'examiner le cas des véhicules agricoles dépassant 60 km/h aux sessions suivantes du GRSG. Le GRSG a adopté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/7](#), sans modification, et a prié le secrétariat de soumettre la proposition en tant que complément 1 à la version originale du Règlement ONU n° 147, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

XI. Amendements aux Règlements sur les véhicules fonctionnant au gaz (point 10 de l'ordre du jour)

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

27. Le GRSG a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise.

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

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/2](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/14](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/15](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/28](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/29](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/30](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/31](#)
 Documents informels GRSG-127-03 et GRSG-127-21

28. L'expert de la CLEPA a présenté les documents officiels susmentionnés, qui autorisent différentes possibilités de satisfaire aux prescriptions concernant le marquage dans les cas où plus d'un Règlement ONU s'applique. Le GRSG a adopté toutes les propositions, sans modification, et prié le secrétariat de les soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1 :

- a) Complément 5 à la série 04 d'amendements ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/2](#)) ;
- b) Complément 1 à la série 05 d'amendements ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/14](#)) ;
- c) Complément 1 à la série 06 d'amendements ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/15](#)) ;
- d) Complément 10 à la version originale ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/28](#))
- e) Complément 8 à la série 01 d'amendements ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/29](#)) ;
- f) Complément 2 à la série 02 d'amendements ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/30](#)) ;
- g) Complément 3 à la série 03 d'amendements ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/31](#)).

29. Le GRSG a également pris note du document informel GRSG-127-03, soumis par les experts d'Eurogas, qui propose de clarifier la disposition relative à la soupape de décompression primaire pour le gaz naturel liquide. En outre, le GRSG a examiné le document informel GRSG-127-21, soumis par l'expert des Pays-Bas et visant à corriger des renvois à des paragraphes. Le GRSG a adopté les deux propositions, telles que reproduites à l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié d'intégrer les documents informels GRSG-127-03 et GRSG-127-21 dans le complément 1 à la série 06 d'amendements (voir par. 28).

XII. Amendements aux Règlements sur les dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée, les dispositifs d'immobilisation et les systèmes d'alarme pour véhicules (point 11 de l'ordre du jour)

A. Règlement ONU n° 116 (Systèmes antivol et systèmes d'alarme)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/8](#)
 Document informel GRSG-127-24

30. Le GRSG a pris note du document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/8](#), présenté par l'expert de l'Allemagne au nom des participants à l'atelier sur les Règlements ONU n°s 155 et 156, visant à aligner le texte actuel du Règlement ONU n° 116 sur le libellé que le WP.29 avait approuvé à sa 191^e session afin que le respect des prescriptions techniques du Règlement ONU n° 10 soit rendu obligatoire dans le Règlement ONU n° 157 (Systèmes

automatisés de maintien dans la voie). L'expert de l'Espagne a relevé que les services techniques n'étaient pas accrédités pour effectuer des essais au titre du Règlement ONU n° 155 et que les systèmes prévus, de plus en plus complexes, seraient confrontés à des problèmes de cybersécurité, ce qui aurait une incidence sur tous les Règlements ONU. L'expert des Pays-Bas a approuvé le point soulevé par l'expert de l'Espagne et a suggéré de discuter de cette question à la réunion des autorités d'homologation consacrée à la qualification des services techniques. L'expert de la Commission européenne a demandé un délai pour examiner la proposition. Enfin, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition révisée qui serait soumise par l'expert de l'Allemagne. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-127-24, qui visait à corriger la référence au système d'alarme du véhicule après la scission du Règlement ONU n° 116. Le GRSG a adopté le document informel GRSG-127-24, tel qu'il est reproduit à l'annexe VII du présent rapport, et a décidé de le soumettre, en tant que projet de complément 10 à la version originale et en tant que projet de complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 116, pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

B. Règlement ONU n° 161 (Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/9](#)

31. Comme suite aux propositions auxquelles il est fait référence au paragraphe 30 ci-dessus, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition révisée qui serait soumise par l'expert de l'Allemagne.

C. Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/10](#)

32. Comme suite aux propositions auxquelles il est fait référence aux paragraphes 30 et 31 ci-dessus, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition révisée qui serait soumise par l'expert de l'Allemagne.

D. Règlement ONU n° 163 (Systèmes d'alarme pour véhicules)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/11](#)

33. Comme suite aux propositions auxquelles il est fait référence aux paragraphes 30, 31 et 32 ci-dessus, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'une proposition révisée qui serait soumise par l'expert de l'Allemagne.

XIII. Règlement ONU n° 118 (Résistance au feu des matériaux utilisés à l'intérieur du véhicule) (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/3](#)
[ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/16](#)
[ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/17](#)
[ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/32](#)
[ECE/TRANS/WP.20/GRSG/2024/33](#)

34. L'expert de la CLEPA a présenté les documents susmentionnés, qui autorisent différentes possibilités de satisfaire aux prescriptions concernant le marquage dans les cas où plus d'un Règlement ONU s'applique (voir par. 28 ci-dessus). Le GRSG a adopté toutes les propositions, sans modification, et prié le secrétariat de les soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1 :

a) Complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 118 ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/3](#)) ;

- b) Complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 118 ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/16](#)) ;
- c) Complément 6 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 118 ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/17](#)) ;
- d) Complément 1 à la série originale d'amendements au Règlement ONU ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/32](#)) ;
- e) Complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 118 ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/33](#)).

XIV. Règlement ONU n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (point 13 de l'ordre du jour)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/4](#)
Document informel GRSG-127-38

35. L'expert de la République de Corée a présenté une proposition (document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/4](#) tel que modifié par le document informel GRSG-127-38) destinée à préciser que les indicateurs, leurs moyens d'identification et les moyens d'identification des commandes ne doivent pas nécessairement s'allumer lorsque le conducteur les désactive intentionnellement et que le véhicule électrique n'est pas en situation de conduite. L'expert des Pays-Bas a formulé des réserves pour complément d'étude avant que la proposition n'aille plus loin. L'expert du Royaume-Uni n'était pas convaincu qu'il faille modifier le Règlement ONU pour apporter une telle précision. Il a proposé d'examiner la question avec les autorités d'homologation britanniques et toutes les autres parties intéressées afin de trouver une solution adéquate. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2024, sur la base d'une proposition révisée. Parallèlement, toutes les parties intéressées ont été invitées à se mettre en rapport avec l'expert de la République de Corée afin d'affiner la proposition.

XV. Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 14 de l'ordre du jour)

36. L'expert de la République de Corée a fait savoir au GRSG que des informations étaient nécessaires en vue de la deuxième phase des travaux concernant les dispositions relatives aux radiateurs à rayonnement. Les experts du GRSG ont été invités à se concerter avec lui sur tous les points liés à la deuxième phase. Enfin, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question, sur la base d'éventuelles propositions, à sa session d'octobre 2024.

XVI. Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/27](#)
Documents informels GRSG-127-20-Rev.3, GRSG-127-22-Rev.1 et GRSG-127-33

37. L'expert des Pays-Bas a présenté, au nom du groupe de travail informel de l'assistance par affichage dans le champ de vision (groupe FVA), le rapport d'activité de ce groupe (document informel GRSG-126-33). Il a expliqué que le groupe avait mené à terme les travaux prévus par son mandat et élaboré un nouveau Règlement ONU sur l'assistance par affichage dans le champ de vision (document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/27](#), tel que modifié par le document informel GRSG-127-20-Rev.3), qui s'appliquait à tous les véhicules des catégories M et N, et remplaçait les prescriptions sur l'assistance par affichage dans le champ de vision figurant dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 125 pour

les véhicules des catégories M₁ et N₁. Il a donc présenté une proposition (document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23](#), tel que modifié par le document informel GRSG-127-22-Rev.1) visant à modifier le Règlement ONU n° 125 en conséquence, laquelle s'inscrivait aussi dans la droite ligne des propositions auxquelles il est fait référence aux paragraphes 10, 12, 13, 17, 19 et 22. Il a précisé qu'à ce stade, une deuxième phase de travaux n'était pas prévue pour le groupe de travail informel (pour d'autres catégories de véhicules, par exemple la catégorie L), parce qu'il fallait d'abord acquérir de l'expérience avec les véhicules traditionnels. Enfin, le GRSG a adopté les propositions ci-après et prié le secrétariat de les soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.1 :

a) Série 03 d'amendements au Règlement ONU ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23](#), tel que modifié par l'annexe VIII du présent rapport) ;

b) Nouveau Règlement ONU sur l'affichage par assistance dans le champ de vision ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/27](#), tel que modifié par le document informel GRSG-127-20-Rev.3)

XVII. Règlement ONU n° 144 (Systèmes automatiques d'appel d'urgence) (point 16 de l'ordre du jour)

38. L'expert de l'OICA a informé le GRSG que, dans certains territoires, la deuxième génération de réseaux mobiles (2G) avait été remplacée et que les constructeurs avaient l'obligation de fournir un système qui ne fonctionnait pas à ces endroits. Il a donc souligné la nécessité d'obtenir des informations sur d'autres régions où le système 2G avait été remplacé. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2024.

XVIII. Enregistreur de données de route (point 17 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) : Document informel GRSG-127-32

39. 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 (document informel GRSG-127-32), incluant une proposition de programme de travail. Il a invité le GRSG à examiner le programme de travail proposé en ce qui concernait les réalisations concrètes et le calendrier relatifs aux enregistreurs de données de route ainsi que les sujets proposés aux fins de la première phase de l'étape 2 des travaux sur les EDR. Il a également demandé une prolongation du mandat. Le GRSG a donné son accord de principe pour le programme de travail proposé et l'étape 2 des travaux sur les EDR ainsi que pour la prolongation du mandat du groupe de travail informel jusqu'en octobre 2026, sous réserve de l'approbation du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés.

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

40. Le GRSG a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise.

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

41. Le GRSG a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise.

XIX. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) (point 18 de l'ordre du jour)

42. L'expert du Japon, qui assurait la présidence du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, a informé le GRSG que le groupe avait établi la version finale d'une proposition d'amendement aux Directives générales concernant l'élaboration des Règlements ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent, en vue de son examen à la session de juin 2024 du WP.29.

XX. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 19 de l'ordre du jour)

Document(s) : [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/5](#)
[ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5](#)
Documents informels GRSG-127-01 et GRSG-127-26

43. L'expert de la FIVA a présenté le document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/5](#), visant à ajouter une définition des véhicules présentant un intérêt historique dans la R.E.3. Il a expliqué que la proposition d'amendement permettrait d'élaborer un régime réglementaire international de protection du patrimoine automobile pouvant être adopté par les Parties contractantes à l'Accord de 1958. Il a ajouté que, afin de s'appuyer sur une définition qui faisait déjà l'objet d'un large consensus entre les Parties contractantes, il était proposé d'adopter celle qui figurait dans la directive 2014/45/UE sur le contrôle technique périodique des véhicules, incorporée dans le droit européen. L'expert de la Norvège a présenté le document informel GRSG-127-26, destiné à modifier la proposition de l'expert de la FIVA. Il a suggéré d'attendre la finalisation du règlement de l'Union européenne sur les véhicules en fin de vie afin d'harmoniser la définition des véhicules présentant un intérêt historique. L'expert de la Suède a déclaré que la R.E.3 concernait les véhicules neufs et a déconseillé d'y faire référence aux véhicules anciens. L'expert de l'Espagne a affirmé que les véhicules présentant un intérêt historique relevaient non pas du domaine des transports, mais du patrimoine historique. Il a ajouté que ces véhicules devraient être réglementés et examinés par le Comité des transports intérieurs et par le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1). L'expert du Royaume-Uni s'est interrogé sur le bien-fondé de la proposition, au motif que la R.E.3 concernait les véhicules neufs et que les véhicules trentenaires étaient exemptés de contrôle technique périodique. Il a ajouté que le GRSG et le WP.29 ne pouvaient pas contrôler l'utilisation des véhicules présentant un intérêt historique, car certains propriétaires remplaçaient par exemple des moteurs à combustion interne par des moteurs électriques, ou optaient pour des pneumatiques radiaux. Il a donc recommandé d'examiner attentivement cette question. L'expert de l'Allemagne a proposé de formuler des idées et suggéré de se mettre d'accord sur le principe de l'application aux véhicules à faible vitesse. L'expert de la FIVA a répondu que son organisation cherchait à inscrire la définition, qui avait été proposée pour la réglementation de l'Union européenne sur les véhicules en fin de vie, dans un cadre juridique.

44. Le GRSG a finalement décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2024.

45. Le GRSG a repris l'examen de la proposition de la CLCCR relative à l'assistance aux essieux moteurs des remorques ([ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2023/5](#)). L'expert de l'Allemagne a mentionné le document informel GRSG-127-01 et rappelé que l'étude menée par l'Institut fédéral allemand de recherche routière avait été présentée à la session d'octobre 2023 du GRSG. Il a ajouté que la définition actuelle des remorques ne devait pas être modifiée pour les remorques sans force motrice. L'expert des Pays-Bas a rappelé au GRSG

que la question devrait être traitée de façon différenciée au sein de groupes de travail. Il a annoncé qu'une proposition révisée avait été établie par la CLCCR, la France et les Pays-Bas en vue de la session suivante du GRSP, qui serait consacrée à l'examen du Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques), et a précisé que la remorque y serait envisagée comme un générateur d'électricité dans un premier temps et une traction éventuelle pour compenser les pertes internes dans un deuxième temps. L'expert de l'OICA a approuvé la déclaration de l'expert des Pays-Bas et a informé le GRSG qu'une proposition concernant ce type de remorque était en cours d'examen au sein du GRVA. L'expert de la Chine a informé le GRSG que des études et des recherches à ce sujet avaient été menées dans son pays. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2024.

XXI. Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (point 20 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSG-127-01

46. Le GRSG a décidé de reporter la réflexion relative à la possibilité de modifier la Résolution spéciale n° 1 à sa session d'octobre 2024.

XXII. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 21 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSG-127-14

47. L'expert du Royaume-Uni, au nom de la présidence de l'équipe spéciale de la catégorisation des véhicules automatisés (équipe AVC), a présenté le document informel GRSG-127-14, qui portait sur les résultats des travaux de l'équipe spéciale. L'expert de l'OICA a estimé que l'équipe spéciale chargée de l'examen des règlements sous l'angle de la conduite automatisée (équipe AVRS) avait besoin d'informations sur la catégorisation des véhicules. L'expert de l'Allemagne a souligné que, du point de vue du GRSP, il était essentiel de savoir s'il s'agissait d'un véhicule sans conducteur. L'expert du Royaume-Uni a indiqué que la définition correspondante n'avait pas encore été arrêtée. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2024 et a demandé à ses experts de fournir des informations à l'expert du Royaume-Uni afin que l'équipe spéciale puisse poursuivre ses travaux.

48. L'expert des Pays-Bas a informé le GRSG que les responsables de l'équipe spéciale se réunissaient régulièrement pour examiner les résultats des travaux de l'équipe AVRS, la réunion suivante devant se tenir le 10 juin 2024 à Londres et servir à coordonner l'ensemble des travaux. En outre, le GRSG a examiné la question des navettes autonomes. La présidence du GRSG a rappelé au GRSG que les règles de conduite et les questions d'assurance pour ce type de navette étaient réglementées dans la législation nationale. L'experte de la France a informé le GRSG qu'il n'était pas possible de prévoir quand cette question serait définitivement réglée sur le plan juridique dans son pays. L'expert des Pays-Bas a souligné qu'il faudrait envisager d'inclure de nouveaux types de véhicules dans le cadre d'une deuxième phase de travaux.

XXIII. Machine tridimensionnelle de détermination du point H (point 22 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSG-127-37

49. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRSG-127-37, où un nouvel additif à la R.M.1 destiné à reproduire les spécifications de la machine 3-D H était proposé. Il a expliqué que cette même proposition avait été examinée à la session de décembre 2023 du GRSP. Toutefois, à cette session, le GRSP avait décidé de reporter l'adoption de ladite proposition à sa session de mai 2024 afin de pouvoir adopter des amendements aux Règlements ONU et aux RTM ONU concernés en même temps que le GRSG. Le GRSG a donné son accord de principe.

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

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

50. Le GRSG a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise. Le GRSG a demandé à ses experts de réfléchir aux activités futures relevant de ses attributions d'ici à la session d'octobre 2024.

B. Contrôle technique périodique

Document(s) : Document informel GRSG-127-29

51. L'experte de la France a présenté le document informel GRSG-127-29, qui dressait la liste de tous les RTM ONU et Règlements ONU relevant de la compétence du GRSG, aux fins des mises à jour logicielles. Elle a rappelé au GRSG qu'à la 191^e session du WP.29, le représentant de la France avait proposé que tous les groupes de travail subsidiaires du WP.29 examinent la liste des Règlements relevant de leur compétence respective qui pourraient être pertinents pour les mises à jour logicielles (voir par. 37 du document [ECE/TRANS/WP.29/1175](#)). L'expert de l'OICA s'est demandé pourquoi le Règlement ONU n° 105 figurait sur la liste. L'expert de l'IMMA a suggéré de soumettre le document au GRVA pour obtenir une réponse. Dans l'attente de la réponse du GRVA, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2024, au besoin.

52. Le GRSG a noté qu'aucune version révisée de la proposition initialement soumise par l'expert de la Fédération de Russie aux fins de l'élaboration d'un nouveau Règlement (Accord de 1997) n'avait été soumise. En outre, il a été constaté que le groupe de travail informel du contrôle technique périodique (groupe PTI) n'avait pas réagi à la proposition faite par l'expert de la Fédération de Russie et destinée à instaurer un contrôle technique périodique pour les systèmes d'appel d'urgence en cas d'accident (AECS).

C. Points à retenir des sessions de novembre 2023 et de mars 2024 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Document(s) : Document informel GRSG-127-25

53. Le secrétariat a rendu compte des points à retenir des sessions de novembre 2023 et de mars 2024 du WP.29 (GRSG-127-25).

D. Points à retenir des sessions de novembre 2023 et de mars 2024 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

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

54. 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 (GRSG-125-23).

E. Règlement ONU n° 105 (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses)

Document(s) : Documents informels GRSG-127-02 et GRSG-127-05-Rev.1

55. L'expert de l'OICA a annoncé qu'il élaborerait une proposition d'amendement au Règlement ONU afin d'aligner ce dernier sur les nouvelles dispositions de l'ADR. L'expert de l'Espagne a précisé que cette proposition n'avait rien à voir avec l'inflammabilité dont il

était question au sein de l'équipe spéciale placée sous sa responsabilité (voir par. 3 ci-dessus) et a de nouveau demandé aux parties intéressées de se mettre en contact avec lui.

F. Coopération avec le Forum mondial de la sécurité routière

Document(s) : Document informel GRSG-127-31

56. Le GRSG a noté qu'à sa 192^e session (ECE/TRANS/WP.29/1177, par. 121), le WP.29 avait dit qu'il souhaitait renforcer sa collaboration avec le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) concernant les véhicules automatisés et avait recommandé à ses organes subsidiaires d'examiner le document informel GRSG-127-31 à leurs sessions suivantes. L'expert de l'OICA a souligné la contribution du groupe informel d'experts de la conduite automatisée, qui était axée sur les utilisateurs et les aspects juridiques de la conduite automatisée. Il a ajouté que la communication entre le WP.29 et le WP.1 s'améliorerait non seulement par l'intermédiaire des entités des Nations Unies, mais aussi au niveau national. Il a donc suggéré que les délégations d'un même pays participant aux deux groupes coordonnent leur position de façon cohérente. Enfin, le GRSG a décidé de faire part de ses remarques sur le document à la session de juin 2024 du WP.29, sur la base de la suggestion de l'expert de l'OICA.

G. Systèmes d'alerte en cas de distraction ou de somnolence du conducteur

Document(s) : Documents informels GRSG-127-09 et GRSG-127-10

57. L'experte de l'Australie a présenté (GRSG-127-10) une proposition (GRSG-127-09) visant à créer un groupe de travail informel chargé d'élaborer de nouveaux règlements dans le cadre de l'Accord de 1958, concernant les systèmes d'alerte en cas de somnolence et de distraction des conducteurs. Elle a expliqué que, d'après des estimations, au moins 20 % à 30 % des accidents mortels en Australie étaient dus à la fatigue. Elle a ajouté qu'entre 10 % et 30 % des accidents en Europe seraient dus à la distraction des usagers de la route. L'expert de la Commission européenne a appuyé cette proposition. Le GRSG a noté que le groupe de travail informel devrait soit définir le cadre des activités menées au titre de l'Accord de 1958, soit les inclure dans le cadre de l'Accord de 1998, soit les mener de façon neutre. Les experts du Canada et des États-Unis d'Amérique ont approuvé cette proposition. Toutefois, tous deux ont demandé un délai pour contribuer à l'élaboration de RTM ONU sur ce sujet. Les experts de la majorité des Parties contractantes des Accords de 1958 et de 1998 ont approuvé les activités menées. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont proposé de contribuer aux activités en assurant le secrétariat. Enfin, le GRSG a décidé de demander au WP.29, à sa session de juin 2024, d'avaliser la création d'un groupe de travail informel dédié à cette question, sous la présidence de l'experte de l'Australie.

H. Ordre du jour provisoire de la prochaine session

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

58. Le GRSG a indiqué que sa 128^e session se tiendrait à Genève du 7 octobre (14 h 30, heure d'Europe centrale) au 11 octobre 2024 (12 h 30). Il a précisé que la date limite de soumission des documents officiels au secrétariat était fixée au 15 juillet 2024, soit 12 semaines avant la session. Il souhaitera sans doute suivre la proposition d'ordre du jour provisoire ci-dessous :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars :
Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃).
3. Amendements aux Règlements sur les vitrages de sécurité :
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).
5. Règlement ONU n° 39 (Indicateur de vitesse et compteur kilométrique).
 6. Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus)).
 7. 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).
 8. Amendements aux Règlements sur les dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée, les dispositifs d'immobilisation et les systèmes d'alarme pour véhicules :
 - a) Règlement ONU n° 116 (Systèmes antivol et systèmes d'alarme) ;
 - b) Règlement ONU n° 161 (Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée) ;
 - c) Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation) ;
 - d) Règlement ONU n° 163 (Systèmes d'alarme pour véhicules).
 9. Règlement ONU n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs).
 10. Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage).
 11. 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.
 12. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).
 13. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules.
 14. Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules.
 15. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules :
 - a) Navettes autonomes ;
 - b) Catégorisation des véhicules automatisés et examen de la réglementation relative aux véhicules autonomes.
 16. Élection des personnes qui assureront la présidence et la vice-présidence.
 17. 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 de la session de juin 2024 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules ;
 - d) Règlement ONU n° 105 (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses) ;
 - e) Coopération avec le Forum mondial de la sécurité routière ;

- f) Systèmes d'alerte en cas de distraction ou de somnolence du conducteur ;
- g) Autres questions.

Annex 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	(Germany) Caravans or trailers with an electrically powered support axle	(a)	19 & 20
2	(Spain) Engine fire extinguishing system for specific ADR vehicles	(a)	2 & 23(e)
3	(Eurogas) Proposal for Supplement 02 to the 06 Series of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(d)	10(b)
4/Rev.2	(Germany) Proposal for a Supplement 1 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(a)	4(a)
5/Rev.1	(Spain) Engine fire extinguishing system for specific ADR vehicles	(a)	2 & 23(e)
6	(The Netherlands & United Kingdom) Proposal for the Amendment of UN Regulation No. 39	(a)	7
7/Rev.1	(United Kingdom) Proposal for the Amendment of UN Regulation No. 167 Vulnerable Road Users Direct Vision	(d)	4(e)
8/Rev.1	(Secretariat) Running order of the 127th session of GRSG	(a)	1
9	Driver distraction and drowsiness	(a)	23(g)
10	(Secretariat) Highlights of WP.29 June 2023 session	(a)	23(g)
11/Rev.1	(Japan) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12	(d)	4(e)
12/Rev.1	(TF-R39MV) Amendment to UN Regulation No. 39 (Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the speedometer and odometer equipment including its installation)	(a)	7
13	(Rep. of Korea) Proposal for Supplement 3 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Devices for means of rear visibility or detection)	(b)	4(b)
14	(TF-AVC) Task force on automated vehicle categorisation (TF-AVC)	(a)	21
15	(Spain) Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)	2
16	(The Netherlands) Proposal for Supplement 12 to the 01 Series of Amendments to UN Regulation No. 43 (Safety Glazing)	(d)	3(b)
17	(The Netherlands) Proposal for Supplement 1 to the 06 Series of Amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)	4(a)
18	(The Netherlands) Proposal for Supplement 4 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion)	(b)	4(b)
19	(The Netherlands) Proposal for Supplement 4 to the Original Version of UN Regulation No. 166 (Vulnerable Road Users in Front and Side Close Proximity)	(d)	4(d)
20/Rev.3	(The Netherlands) Draft Proposal for a New UN Regulation Concerning the Approval of a Vehicle Type with regard to its Field of Vision Assistant	(a)	15
21	(The Netherlands) Proposal for supplement 1 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)	(d)	10(b)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>	<i>Agenda Item</i>
22/Rev.1	(The Netherlands) Proposal for the 03 series of Amendments to UN Regulation No. 125 (Forward field of vision of drivers)	(d)	15
23	(OICA) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(e)	4(a)
24	(OICA) Proposal for of new Supplement to UN Regulation No. 116 (Protection of motor vehicles against unauthorized use)	(d)	11(a)
25	(Secretariat) Highlights of the November 2023 and March 2024 Sessions of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations	(d)	23(c)
26	(Norway) Introduction of a definition of historic vehicles in R.E.3.	(a)	19
27	(Germany) Status report of the UNECE GRSG Task Force on Accessibility (UN R 107)	(a)	13
28	(Germany) Status report of the UNECE GRSG Task Force on UN-R46	(a)	4(a)
29	(France) List of relevant GRSG Regulations for software updates	(a)	23(b)
30/Rev.1	(Secretariat) Annotated Provisional Agenda for the 127th Session of GRSG	(a)	1
31	(Chair of GRVA) Proposal to WP.29 regarding the structuring of activities supporting the coordination between WP.1 and WP.29	(a)	23(f)
32	(IWG on EDR/DSSAD) Status Report	(a)	17(a)
33	(IWG on FVA) IWG on FVA Status Report	(a)	15
34/Rev.1	(United Kingdom) 127th UNECE GRSG: The UK's proposed amendment to UN Regulation No. 167	(a)	4(e)
35	(TF R39 MV) GRSG Task Force on UN Regulation No. 39 covering mileage values - Status Report	(a)	7
36	(Russian Federation) UN Regulation No. 66 (uniform technical prescriptions concerning the approval of large passenger vehicles with regard to the strength of their superstructure)	(b)	8
37	(The Netherlands) Proposal for Amendment [5] of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(a)	22
38	(Rep. of Korea) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/4	(e)	13

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

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

**Texte adopté sur la base du document informel GRSG-127-04-Rev.2
(voir le paragraphe 11 du présent rapport)**

Paragraphe 16.1.1, lire :

- « 16.1.1 Usage prévu, activation et désactivation.
L'usage prévu doit être mentionné dans le manuel d'**utilisation**. »

Ajouter les nouveaux paragraphes 16.1.1.4 à 16.1.1.4.1, libellés comme suit :

- « **16.1.1.4 La procédure d'activation et de désactivation des CMS des classes II et III doit permettre d'utiliser le véhicule de manière sûre.**

Le CMS doit être activé lorsque le véhicule est ouvert (par déverrouillage des portes, ouverture d'une porte avant ou de toute autre manière au choix du constructeur).

Outre les prescriptions du paragraphe 15.2.1.1.2, après chaque arrêt du moteur, le système doit rester opérationnel pendant une période $T1 = 120$ s. Après la période $T1$ et pendant une période $T2$ au moins égale à $(420 - T1)$ s, le système doit pouvoir être réactivé de telle sorte que le champ de vision requis soit rendu disponible dans un délai de 1 s lorsqu'une des portes avant est manœuvrée automatiquement ou, le cas échéant, par une action manuelle du conducteur. Après une période $T2$, il doit être possible de réactiver le système dans un délai de 7 s (par exemple en commençant à ouvrir une porte avant).

Nonobstant les dispositions ci-dessus, tout autre concept présentant au moins le même niveau de sécurité doit faire l'objet d'une démonstration au service technique et à l'autorité d'homologation de type dans le cadre du concept de sécurité conforme aux dispositions du paragraphe 2 de l'annexe 12. ».

- « **16.1.1.4.1 Les dispositions du paragraphe 16.1.1.4 ne s'appliquent pas aux véhicules si :**
- ils sont équipés d'une fonction spécialement conçue pour mettre hors tension les circuits électriques conformément à l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ;
 - ils disposent d'un dispositif de commande de la fonction de mise hors tension des circuits électriques, installé à l'extérieur de la cabine ; et
 - la fonction de mise hors tension des circuits électriques est activée par l'intermédiaire du dispositif de commande situé à l'extérieur de la cabine. ».

Annexe III

Projet d'amendements au Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière)

Modifications apportées au document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/24](#) (voir le paragraphe 13 du présent rapport)

Table des matières, chapitre 20, modification sans objet en français :

« 20. Sanctions pour non-conformité de la production. ».

Paragraphe 5.4.1, lire :

« 5.4.1 D'un cercle à l'intérieur duquel figure la lettre « E », suivie :

a) Du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation¹ ;

et

b) Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre « R », d'un tiret et du numéro d'homologation. ».

(ré)Insérer la note de bas de page 1, libellée comme suit :

« ¹ Les numéros distinctifs des Parties contractantes à l'Accord de 1958 sont indiqués à l'annexe 3 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document [ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7](#) (<https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>). ».

Annexe IV

Projet d'amendements au Règlement ONU n° 166 (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule)

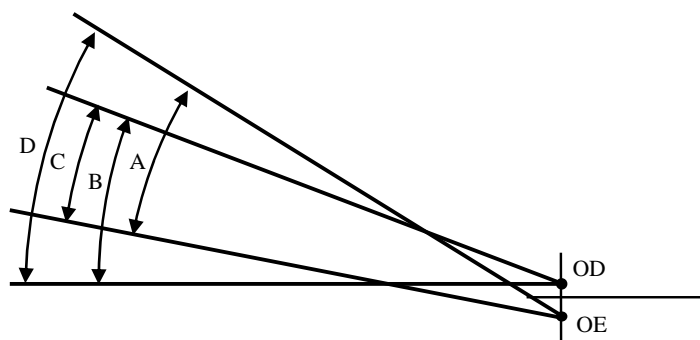
Modifications apportées au document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/12](#) (voir le paragraphe 16 du présent rapport)

Nouveau paragraphe 6.1.4, supprimer.

Paragraphe 12.2, lire :

« 12.2 « Vision ambinculaire », le mode de vision permettant d'avoir un champ de vision total correspondant à l'addition des champs monoculaires de l'œil droit et de l'œil gauche (voir figure 4 ci-dessous).

Figure 4
Champs monoculaires
(Vision directe)



(Vision indirecte)

... ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 15.4.3 à 15.4.3.6, libellés comme suit :

« 15.4.3 Boîtier de protection pour les dispositifs autres que les rétroviseurs

15.4.3.1 Lorsque les dispositifs de vision ou de détection frontale et latérale sont montés dans la position recommandée par le constructeur pour la conduite normale, toutes leurs parties, quelle que soit la position de réglage du dispositif, ainsi que les parties restant attachées au support après l'essai prescrit au paragraphe 6.2.2, qui sont susceptibles d'être touchées en conditions statiques par une sphère de 165 mm de diamètre, pour les dispositifs de vision ou de détection frontale et latérale ou des parties de tels dispositifs montés à l'intérieur du véhicule, ou par une sphère de 100 mm de diamètre pour les dispositifs de vision ou de détection frontale et latérale ou des parties de tels dispositifs montés à l'extérieur du véhicule, doivent avoir un rayon de courbure « c » d'au moins 2,5 mm.

15.4.3.2 Les prescriptions du paragraphe 15.4.3.1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux parties de la surface extérieure qui sont en saillie de moins de 5 mm, mais les angles extérieurs de ces parties doivent être arrondis, sauf s'ils se trouvent sur une surface en saillie de moins de 1,5 mm. La dimension de la projection doit être déterminée selon la méthode suivante :

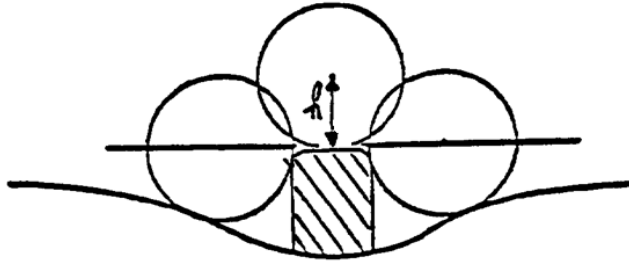
15.4.3.2.1 La dimension de la saillie d'un élément monté sur une surface convexe peut être déterminée soit directement soit en se référant à un dessin d'une section appropriée de l'élément tel qu'il est installé.

15.4.3.2.2 Si la dimension de la saillie d'un élément monté sur une surface non convexe ne peut pas être simplement mesurée, elle doit être déterminée en fonction de l'écartement maximal du centre d'une sphère de 100 mm de diamètre par rapport au plan nominal de la surface lorsque la sphère est déplacée au-dessus de l'élément tout en restant en contact avec celui-ci.

La figure 7 donne un exemple de l'utilisation de cette méthode.

Figure 7

Exemple pour la détermination de la dimension en fonction de l'écartement maximal



- 15.4.3.3 Les bords des trous ou alvéoles de fixation dont le diamètre ou la plus grande diagonale est inférieur à 12 mm ne sont pas soumis aux prescriptions énoncées au paragraphe 15.4.3.2 ci-dessus, à condition d'être arrondis.
- 15.4.3.4 Dans le cas des parties des dispositifs intérieurs qui sont constituées d'un matériau dont la dureté Shore A est inférieure à 50 et montées sur des supports rigides, les dispositions des paragraphes 15.4.3.1 et 15.4.3.2 ci-dessus ne s'appliquent qu'aux supports.
- 15.4.3.5 Les prescriptions du paragraphe 15.4.3.2 ne s'appliquent pas aux dispositifs s'ils sont installés de telle sorte que leur bord inférieur se situe à une hauteur d'au moins 2 m du sol, le véhicule étant chargé à la masse totale techniquement admissible.
- 15.4.3.6 Les dispositifs homologués conformément au Règlement ONU n° 26 ou n° 61 ne sont pas soumis aux prescriptions du paragraphe 15.4.3 du présent Règlement. ».

Annexe V

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

Modifications apportées au document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/6](#) (voir le paragraphe 18 du présent rapport)

Ajouter le nouveau paragraphe 2.9.4, libellé comme suit :

« 2.9.4 « *Volume partiel visible vers l'avant (SFVV)* », la partie du volume d'évaluation située directement devant le véhicule, entre le plan longitudinal du côté conducteur et le plan longitudinal du côté passager. ».

Tableau 1, lire :

« Tableau 1

Valeurs minimales du volume visible

		Volume minimal (m ³) 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 ≥ 2 156 mm	1,8	DEMA ≥ 2 154 mm	1,0	1,0
	DEMA < 2 156 mm	Voir par. 5.3	DEMA < 2 154 mm	Voir par. 5.3	Voir par. 5.3
Volume partiel visible vers l'avant		Voir par. 5.4		Voir par. 5.4	Voir par. 5.4
Volume visible du côté conducteur		2,8		Non déterminé	Non déterminé
Volume total visible		11,2		8,0	7,0

».

Paragraphe 5.2.2.2, lire :

« 5.2.2.2 Véhicules de grande capacité et véhicules ayant des objectifs concurrents

Pour les véhicules de catégorie N₃ 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 **ni au volume partiel visible vers l'avant.** ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.4, libellé comme suit :

« 5.4 La DEMA est mesurée et le volume vers l'avant est calculé à l'aide de l'équation DEMA appropriée pour le niveau du véhicule évalué :

- 5.4.1 Pour les véhicules de niveau 1, le volume partiel visible vers l'avant est égal à 26 % du résultat obtenu ; et
- 5.4.2 Pour les véhicules de niveau 2 et 3, le volume partiel visible vers l'avant est égal à 16,3 % du résultat obtenu. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12 à 12.5, libellés comme suit :

« 12. Dispositions transitoires

- 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder des homologations de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements ou d'accepter les homologations ainsi délivrées.
- 12.2 À compter du 1^{er} septembre 2031, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type accordées au titre de la précédente série d'amendements et délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2031.
- 12.3. Jusqu'au 1^{er} septembre 2036, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront accepter les homologations de type établies au titre de la précédente série d'amendements et délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2031.
- 12.4 À compter du 1^{er} septembre 2036, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.5 Nonobstant les dispositions des paragraphes 12.2 et 12.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accepter les homologations de type délivrées au titre de la version originale du Règlement pour les véhicules non visés par les modifications apportées par la série 01 d'amendements. ».

Annexe VI

Projet d'amendements au Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL)

Texte adopté sur la base du document informel GRSG-127-03 (voir le paragraphe 29 du présent rapport)

Ajouter le nouveau paragraphe 4.23.1, libellé comme suit :

« **4.23.1** La « pression de début d'ouverture » est la pression prédéterminée à laquelle la soupape de sécurité commence à s'ouvrir dans les conditions de service. ».

Paragraphe 18.6.3.1, lire :

« 18.6.3.1 La soupape de décompression primaire doit avoir une **pression de début d'ouverture** minimale de 1,5 MPa. Cette valeur doit tenir compte de toutes les tolérances applicables déclarées par le fabricant **pour éviter que la soupape ne commence à s'ouvrir en dessous de 1,5 MPa.** ».

Texte adopté sur la base du document informel GRSG-127-21 (voir le paragraphe 29 du présent rapport)

Annexe 5R, paragraphe 1.5, lire :

« 1.5 Résultats admissibles

Les dispositifs (à déclenchement thermique) qui ont été soumis aux essais mentionnés au paragraphe 1.3.2 doivent se déclencher dans les deux minutes suivant le délai de déclenchement enregistré pour les échantillons visés au paragraphe 1.3.1. ».

Annexe VII

Projet d'amendements au Règlement ONU n° 116 (Systèmes antivol et systèmes d'alarme)

Texte adopté sur la base du document informel GRSG-127-24 (voir le paragraphe 30 du présent rapport)

Paragraphe 1.10, lire :

- « 1.10. Les véhicules homologués conformément aux dispositions du Règlement n° 161 sur les dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée sont réputés conformes à la partie I du présent Règlement. **Les systèmes d'alarme pour les véhicules homologués conformément aux dispositions du Règlement n° 163 sur les systèmes d'alarme sont réputés conformes à la partie II du présent Règlement.** Les véhicules homologués conformément aux dispositions du Règlement n° 163 sur les systèmes d'alarme sont réputés conformes à la partie III du présent Règlement. Les véhicules homologués conformément aux dispositions du Règlement n° 162 sur les dispositifs d'immobilisation sont réputés conformes à la partie IV du présent Règlement. ».

Paragraphe 7.3.9, lire :

« 7.3.9 Indicateur d'état

- 7.3.9.1 Les indicateurs optiques sont autorisés à l'intérieur et à l'extérieur de l'habitacle pour fournir des renseignements sur l'état du système d'alarme (en fonction, hors fonction, temps de réglage de l'alarme, alarme déclenchée). Tout signal optique émis ou toute utilisation des dispositifs d'éclairage ou de signalisation lumineuse à l'extérieur de l'habitacle doit satisfaire aux prescriptions du Règlement n° 48.
- 7.3.9.2 S'il est prévu une signalisation des opérations momentanées de changement d'état comme le passage de la position « en fonction » à la position « hors fonction » et inversement, elle doit être optique, et être conforme au **paragraphe 7.3.9.1**. Cette signalisation optique peut aussi être réalisée par le fonctionnement simultané des feux indicateurs de direction et/ou de l'éclairage de l'habitacle, à condition que la durée de la signalisation optique par les feux indicateurs de direction ne dépasse pas 3 s. ».

Annexe VIII

Projet d'amendements au Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant)

Amendements au document [ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2024/23](#) (voir le paragraphe 37 du présent rapport)

Table des matières, Annexe 5, supprimer.

Paragraphe 5.1.3.4, lire :

« 5.1.3.4 Une obstruction entre un plan passant par V2, et incliné d'au moins 1° sous l'horizontale et un plan passant par V2 et incliné de 4° sous l'horizontale sera tolérée si la projection conique de cette obstruction, à partir de V2, sur une surface « S » telle que définie au paragraphe 5.1.3.4.1 ci-dessous ne dépasse pas 20 % de ladite surface. **Dans la mesure où l'assistance par affichage dans le champ de vision est concernée, les obstructions potentielles dans la zone « S » dues à des pixels opaques, tels que définis au paragraphe 2.19 de la série 00 d'amendements au Règlement ONU n° XXX, doivent être prises en compte.** ».

Paragraphe 6.2.2, supprimer.

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.12 à 12.16, libellés comme suit :

- « 12.12 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder des homologations de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements ou d'accepter les homologations ainsi délivrées.
- 12.13 À compter du 1^{er} septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies au titre de la précédente série d'amendements et délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2026.
- 12.14 Jusqu'au 1^{er} septembre 2030, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront accepter les homologations de type établies au titre de la précédente série d'amendements et délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2026.
- 12.15 À compter du 1^{er} septembre 2030, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.16 Nonobstant les dispositions des paragraphes 12.13 et 12.15, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les types de véhicule non visés par les modifications apportées par la série 03 d'amendements (c'est-à-dire les véhicules qui ne sont pas équipés de dispositif d'assistance par affichage dans le champ de vision). ».

Annexe 5, supprimer.

Annexe IX

[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. J. Broeders (OICA)
Field of Vision Assistants (IWG-FVA)	Mr. H. Lammers	
