


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**
Groupe de travail de la sécurité passive
Soixante-douzième session

Genève, 5-9 décembre 2022 (hybride)

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	4
III. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 2 de l'ordre du jour)	4–6	4
A. Proposition d'amendement 3	4	4
B. Proposition d'amendement 4	5–6	5
IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à pile à combustible à hydrogène) (point 3 de l'ordre du jour)	7–8	5
V. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 4 de l'ordre du jour)	9	5
VI. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 5 de l'ordre du jour)	10–19	6
VII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 6 de l'ordre du jour)	20–21	7
VIII. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 7 de l'ordre du jour)	22	7
IX. Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques) (point 8 de l'ordre du jour)	23–24	8
X. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 9 de l'ordre du jour)	25–26	8
XI. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 10 de l'ordre du jour)	27–31	8
XII. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène) (point 11 de l'ordre du jour)	32–34	9
XIII. Règlement ONU n° 135 (Essai de choc latéral contre un poteau) (point 12 de l'ordre du jour)	35	10



XIV.	Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 13 de l'ordre du jour).....	36	10
XV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 14 de l'ordre du jour)	37–38	10
XVI.	Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size) (point 15 de l'ordre du jour).....	39	11
XVII.	Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière) (point 16 de l'ordre du jour).....	40–41	11
XVIII.	Amendements communs aux Règlements ONU n ^{os} 94, 95, 135 et 137 (point 17 de l'ordre du jour).....	42–43	11
XIX.	Résolution mutuelle n° 1 (point 18 de l'ordre du jour).....	44	12
XX.	Protection équitable des occupants d'un véhicule (point 19 de l'ordre du jour)	45–46	12
XXI.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 20 de l'ordre du jour).....	47–48	12
XXII.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 21 de l'ordre du jour).....	49–51	13
XXIII.	Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 22 de l'ordre du jour)	52	13
XXIV.	Élection du Bureau (point 23 de l'ordre du jour)	53	13
XXV.	Questions diverses (point 24 de l'ordre du jour).....	54–66	13
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	54–55	13
B.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).....	56–57	14
C.	Points à retenir des sessions de juin et novembre 2022 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).....	58	14
D.	Machine tridimensionnelle de positionnement du point H	59	14
E.	Systèmes de transport intelligents.....	60	15
F.	Enfants oubliés dans des véhicules	61	15
G.	Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail de la sécurité passive	62	15
H.	Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).....	63	15
I.	Règlement ONU n° 94 (Protection contre le choc avant)	64	15
J.	Décisions soumises à la procédure d'approbation tacite.....	65	15
K.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session.....	66	16

Annexes

I.	List of informal documents (GRSP-72-...) distributed without an official symbol during the session	17
II.	Projet d'amendements au RTM ONU n° 13 (Véhicules à pile à combustible à hydrogène).....	20
III.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité)	21
IV.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).....	23
V.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants)	25

VI.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière)	27
VII.	Amendements communs aux Règlements ONU n°s 94, 95, 135 et 137	28
VIII.	Projet de mandat du groupe de travail informel de la protection équitable des occupants du véhicule	29
IX.	List of informal working groups	34
X.	Decisions submitted to the silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety, 9 December 2022.....	35

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-douzième session du 5 au 9 décembre 2022, à Genève¹. La session a été présidée par M. M. Koubek (États-Unis d'Amérique). Conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), ont participé à la session des représentants des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, 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, Tchéquie. Des experts de la Commission européenne (CE) étaient également présents. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont également participé à la session : American Automotive Policy Council (AAPC), Consumers International (CI), Projet euro-méditerranéen de soutien aux transports, Association des véhicules électriques routiers européens (AVERE), European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA), Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA).

2. On trouvera dans l'annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/11
Documents informels GRSP-72-04 et GRSP-72-24-Rev.1

3. Le GRSP a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour la soixante-douzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/11), l'ordre d'examen des points (document informel GRSP-72-04) et les annotations (document informel GRSP-72-24-Rev.1). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure dans l'annexe IX du présent rapport.

III. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 2 de l'ordre du jour)

A. Proposition d'amendement 3

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2021/53
ECE/TRANS/WP.29/2021/54
ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31/Add.1
Documents informels GRSP-70-33 et GRSP-70-36

4. Rappelant la décision prise par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à sa session de novembre 2022 (ECE/TRANS/WP.29/1168, par. 157), le GRSP a décidé de suspendre l'examen de l'amendement 3 au Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 9, relatif à l'essai de comportement au choc de la tête, et de reprendre le débat au titre du nouvel amendement 4 lorsque de nouvelles informations seraient communiquées par les experts.

¹ La réunion s'est déroulée selon des modalités hybrides. Du 5 au 9 décembre 2022, l'interprétation simultanée a été assurée dans les langues officielles de la CEE.

B. Proposition d'amendement 4

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/2
Documents informels GRSP-72-08, GRSP-72-09 et GRSP-72-11

5. L'expert de la République de Corée a présenté le rapport d'activité du groupe de travail informel des dispositifs actifs de protection des piétons (GRSP-72-11). Il a informé le GRSP que le groupe de travail informel avait résolu les questions suivantes : a) définition de la zone de détection ; b) simulation numérique du délai d'impact de la tête par rapport à la longueur développée (régression linéaire) ; c) marquage de la zone d'impact de la tête factice lorsque le dispositif actif de protection des piétons est en position non déployée ; d) phase de dépassement (essai dynamique). Il a ajouté que le débat portait à présent sur une nouvelle formulation du préambule et que le groupe n'était pas encore parvenu à un accord sur la question du délai d'impact de la tête. Il a présenté les propositions d'amendements au préambule (GRSP-72-08) et au texte du Règlement (GRSP-72-09 portant modification du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/2). Enfin, il a indiqué que le rapport final du groupe de travail informel serait soumis au GRSP à sa session de mai 2023.

6. Le GRSP a décidé de reprendre à sa session de mai 2023 l'examen du projet d'amendement 3 au RTM ONU n° 9, relatif aux dispositifs actifs de protection des piétons, sur la base d'un document récapitulant le texte des amendements (au préambule et au corps du Règlement) et du rapport final du groupe de travail informel. Il a prié les experts de faire parvenir leurs observations sur les documents informels GRSP-72-08 et GRSP-72-09 à l'expert de la République de Corée avant le 20 février 2023, date limite de soumission des documents officiels pour sa session de mai 2023.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17
Document informel GRSP-72-21

7. Le Président du groupe de travail informel des véhicules à pile à combustible à hydrogène, au nom des parrains (États-Unis d'Amérique, Japon, République de Corée et Commission européenne), a informé le GRSP des résultats des travaux menés par le groupe concernant la phase 2 du RTM ONU n° 13, en s'appuyant sur le document informel GRSP-72-21. À l'issue de son exposé, il a présenté la proposition d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16) et le rapport final du groupe de travail informel (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17).

8. Le GRSP a recommandé la proposition d'amendements au RTM ONU n° 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16) et le rapport final du groupe de travail informel (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17), tels que modifiés par l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition et le rapport final en tant que projet d'amendement 1 au RTM ONU n° 13 pour examen et mise aux voix à la session de juin 2023 de l'AC.3.

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

Document(s) : Document informel GRSP-72-37-Rev.1

9. Le Président du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU n° 20, au nom des coauteurs (Chine, États-Unis d'Amérique, Japon et Commission européenne) et de tous ses membres, a rendu compte des travaux de la réunion du groupe de travail informel en s'appuyant sur le document informel GRSP-72-37-Rev.1.

VI. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13
Documents informels GRSP-72-13, GRSP-72-22, GRSP-72-23,
GRSP-72-36 et GRSP-72-39

10. Le GRSP a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20, présenté par l'expert de l'Espagne, dans lequel figurent des dessins actualisés des gabarits ISO/B2 et B3 (utilisés pour évaluer les dimensions externes d'un système amélioré de retenue pour enfants) visant à ajuster les volumes des sièges rehausseurs afin de permettre l'ajout d'une béquille. L'expert de la CLEPA a communiqué de nouvelles données tirées d'essais de choc et de simulations à l'appui de la proposition (GRSP-72-36 et point 10, par. 28).

11. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 4 à la série 08 d'amendements au Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2023 du WP.29 et du Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1).

12. Le GRSP a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25, présenté par l'expert de la CLEPA (Règlement ONU n° 16 dans lequel il est proposé d'améliorer la compatibilité entre le volume imparti au socle de la béquille et les gabarits servant à évaluer les dimensions externes d'un système amélioré de retenue pour enfants. Il a pris note des justifications à l'appui de la proposition (GRSP-72-36).

13. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25 sans modification. Le secrétariat a été prié d'intégrer la proposition au projet de complément 4 à la série 08 d'amendements au Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (voir le paragraphe 11) et de la soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

14. Le GRSP a décidé de reporter à sa session de mai 2023 l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3, relatif aux ceintures de sécurité des sièges équipés d'ancrages ISOFIX inférieurs, en attendant qu'un groupe de parties intéressées, coordonné par l'expert du Japon, se soit réuni en janvier ou février 2023.

15. Le GRSP a décidé de reporter à sa session de mai 2023 l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12, présenté par l'expert de l'OICA, relatif aux systèmes de retenue pour enfants orientés vers l'arrière installés sur un siège arrière équipé d'un coussin gonflable frontal.

16. Le GRSP a repris l'examen d'une proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13) présentée par l'expert de la France, visant à préciser la manière d'évaluer correctement la connexion du système de témoin de port de ceinture dans le cas de sièges amovibles. Il a également pris note d'un exposé (GRSP-72-23) portant sur l'introduction d'une proposition de nouvelle série d'amendements (GRSP-72-22). L'expert de la France a expliqué que la proposition permettrait de préciser les prescriptions applicables aux systèmes de témoin de port de ceinture s'agissant de la procédure d'essai (alerte de premier et de second niveaux), de l'alerte visuelle et du témoin de port de ceinture des sièges de la ou des rangées arrière.

17. Le GRSP a décidé de reprendre à sa session de mai 2023 l'examen d'un document révisé dans lequel seraient regroupées les propositions figurant dans le document informel GRSP-72-22 et dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13, en tant que nouvelle série d'amendements. Il a prié les experts de faire parvenir leurs observations sur les documents GRSP-72-22 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13 à l'expert de la France avant la date limite de soumission des documents officiels pour sa session de mai 2023.

18. L'expert de la République de Corée a présenté un exposé (GRSP-72-13) dans lequel il est proposé d'apporter des précisions sur trois questions relatives aux témoins de port de ceinture : a) témoins de port de ceinture non obligatoires sur les strapontins ; b) essais sur le premier niveau d'alerte lorsque la boîte de vitesses est au point mort ; c) interférences entre les dispositifs de démarrage à distance des véhicules et les témoins de port de ceinture. Le GRSP a décidé de constituer un groupe spécial chargé de réfléchir à ces trois questions, qui serait dirigé par l'expert de la République de Corée et auquel participeraient les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, du Japon, des Pays-Bas, de la CLEPA et de l'OICA.

19. Le GRSP a examiné le document informel GRSP-72-39 au titre du point 24 b) de l'ordre du jour (voir le paragraphe 53).

VII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21

20. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20 dans lequel il est proposé de garantir que seuls des appuie-tête sûrs seraient montés sur les sièges à toutes les places assises et pour toutes les catégories de véhicules relevant du domaine d'application. Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21, contenant une proposition de nouvelle série d'amendements qui reprenait les dispositions du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20 et prévoyait d'élargir les essais prévus au paragraphe 5.7.4, relatif au maintien en hauteur des appuie-tête, aux appuie-tête non réglables n'ayant qu'une seule position d'utilisation. L'expert de la CLEPA a objecté que la suppression de la référence au Règlement ONU n° 25 proposée dans les deux documents serait source d'ambiguïté dans les cas où les appuie-tête feraient l'objet d'une homologation de type en tant qu'unités techniques distinctes. L'expert de l'Allemagne a indiqué que le Règlement ONU n° 25 n'avait pas été actualisé au fil des progrès techniques. Il a ajouté que les équipements non d'origine relevaient de la législation nationale alors que l'homologation de type des véhicules devait être réglementée par le Règlement ONU n° 17.

21. Le GRSP a finalement décidé de reprendre à sa session de mai 2023 l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21. En outre, il s'est accordé sur un principe général selon lequel tous les appuie-tête montés sur des sièges relevant du domaine d'application du Règlement ONU n° 17 doivent être homologués, et pas uniquement les appuie-tête montés sur des sièges devant obligatoirement en être équipés conformément aux paragraphes 5.4.1 et 5.4.2 dudit Règlement. Il a décidé qu'un groupe d'experts intéressés coopérerait en vue de trouver une solution, sous la direction de l'Allemagne.

VIII. Règlement ONU n° 95 (Choc latéral) (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRSP-72-29

22. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSP-72-29, dans lequel il est proposé d'intégrer des dispositions relatives aux véhicules à hydrogène dans le Règlement ONU n° 95, afin de l'harmoniser avec l'amendement 1 au RTM ONU n° 13. Le GRSP a prié les experts de faire parvenir leurs observations sur le document GRSP-72-29 à l'expert de l'OICA avant la date limite de soumission des documents officiels pour sa session de mai 2023.

IX. Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques) (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/14
Documents informels GRSP-71-05, GRSP-72-18 et GRSP-72-27

23. Le GRSP a repris l'examen du document informel GRSP-71-05, présenté par l'expert de la France, relatif à l'interprétation de l'« intégrité mécanique » dans le cadre des essais sur les batteries électriques. Il a décidé de reporter à sa session de mai 2023 l'examen de cette question sur la base d'une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 100 de l'expert de la France (avec la contribution éventuelle des parties intéressées), visant à préciser que l'essai sur le système rechargeable de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) doit être effectué dans deux directions différentes, à savoir : a) dans le sens de la marche ; b) perpendiculairement au sens de la marche du véhicule.

24. Le GRSP a repris l'examen d'une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 100, présentée par l'expert de la CLCCR, visant à ajouter des dispositions relatives à un type d'essieu électrique dans une remorque (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/14 tel que modifié par le document informel GRSP-72-18). L'expert de la France a présenté le document informel GRSP-72-27, dans lequel figuraient des observations sur la proposition et des amendements à y apporter. Le GRSP a décidé de reporter à sa session de mai 2023 l'examen d'une proposition révisée visant à ajouter des dispositions relatives à un type d'essieu électrique, qui serait établie par l'expert du CLCCR en coopération avec l'expert de la France.

X. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19
Documents informels GRSP-72-41 et GRSP-72-44

25. Les experts de la France ont présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19, au nom du groupe spécial chargé d'élaborer un amendement visant à préciser les notions de « zone de contrôle du carénage » et de « zone d'impact du pare-brise » ainsi que le critère relatif à l'à-coup. L'expert des Pays-Bas a recommandé qu'un symbole particulier soit ajouté dans la marque d'homologation pour les véhicules homologués conformément aux prescriptions relatives à la ligne de référence arrière du capot. En conséquence, les experts de la France et de l'OICA ont présenté les documents informels GRSP-72-41 et GRSP-72-44, portant respectivement modification des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19.

26. Le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19, tels que modifiés par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les propositions, en tant que complément 2 à la série 03 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18) et complément 1 à la série 04 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19) au Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons), aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

XI. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25
Document informels GRSP-72-01, GRSP-72-05-Rev.1, GRSP-72-16, GRSP-72-28, GRSP-72-35 et GRSP-72-36

27. L'expert de l'Espagne a présenté, au nom du Groupe des services techniques, le document informel GRSP-72-01, dans lequel il est proposé de préciser la marche à suivre pour la phase des essais de qualification de la production. En outre, l'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRSP-72-16, dans lequel il est proposé d'actualiser les références aux normes EN relatives à la toxicité et à l'inflammabilité. Le GRSP a adopté les documents GRSP-72-01 et GRSP-72-16 tels qu'ils sont reproduits à l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les deux propositions en tant que projet de complément 9 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1. Le GRSP a également décidé que, si nécessaire, le document officiel établi à cette fin serait réexaminé à sa session de mai 2023.

28. Rappelant la décision prise au titre du point 5 de l'ordre du jour (voir les paragraphes 10 à 13), le GRSP a examiné le document informel GRSP-72-36 et repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 en tant que proposition d'amendement au Règlement ONU soumise en parallèle par l'expert de la CLEPA. Le GRSP a finalement adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26, tel que modifié par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié d'intégrer la proposition au projet de complément 9 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (voir le paragraphe 27) et de la soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

29. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25, dans lequel il est proposé de corriger d'anciennes erreurs rédactionnelles et d'harmoniser la limite de déplacement vertical pour les mannequins de type Q3 et Q6. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25 sans modification. Le secrétariat a été prié d'intégrer la proposition au projet de complément 9 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (voir les paragraphes 27 et 28) et de la soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

30. L'expert des Pays-Bas, au nom du groupe spécial des dispositifs de retenue pour enfants, a présenté le document informel GRSP-72-28, dans lequel il est proposé d'expliquer les incohérences qui existent actuellement dans les Règlements ONU n°s 129 et 145 en ce qui concerne, d'une part, les prescriptions applicables aux ancrages pour fixation inférieure et, d'autre part, l'utilisation d'une jambe de force ou d'une béquille ailleurs que sur des places assises i-Size. Le GRSP a reporté au point 24 g) de l'ordre du jour le débat sur les priorités mentionnées dans le document GRSP-72-28 (voir le paragraphe 60).

31. Le GRSP a examiné le document informel GRSP-72-05-Rev.1, dans lequel il est proposé d'interdire l'utilisation d'indicateurs verts suggérant un trajet de la ceinture qui n'est pas prévu dans l'homologation de type. Il a demandé au secrétariat de diffuser le document informel GRSP-72-05-Rev.1 sous une cote officielle à sa session de mai 2023.

XII. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène) (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/15
Document informel GRSP-72-17

32. L'experte de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/15, dans lequel il est proposé de préciser la procédure suivie et les caractéristiques de l'appareil de mesure utilisé dans l'essai de conformité du système d'échappement du véhicule. Elle a également expliqué que la proposition se fondait sur les travaux en cours de la phase 2 du RTM ONU n° 13. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/15 sans modification. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition, en tant que projets de complément 5 à la version originale du Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène) et de complément 2 à la série 01 d'amendements audit Règlement, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

33. Le secrétaire de l'équipe spéciale chargée de transposer l'amendement 1 au RTM ONU n° 13 dans le Règlement ONU n° 134 a présenté le document informel GRSP-72-17. Le GRSP a pris note du fait que les débats se poursuivaient au sein de l'équipe spéciale au sujet de la compatibilité des matériaux, des dispositifs de décompression actionnés par la chaleur montés à distance, de la conformité de la production et d'autres éléments proposés dans le document GRSP-72-17.

34. Le GRSP a décidé de reprendre à sa session de mai 2023 le débat sur la transposition de la phase 2 du RTM ONU n° 13 dans le Règlement ONU n° 134 sur la base d'une proposition révisée, qui devrait être soumise par l'équipe spéciale en tant que document officiel avant le 20 février 2023.

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

Document(s) : Document informel GRSP-72-30

35. Comme au titre du point 7 de l'ordre du jour (voir le paragraphe 22), l'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSP-72-30, dans lequel il est proposé d'harmoniser les dispositions relatives aux véhicules à hydrogène qui existaient déjà dans le Règlement ONU n° 135 avec celles de l'amendement 1 au RTM ONU n° 13. Le GRSP a prié les experts de faire parvenir leurs observations sur le document GRSP-72-30 à l'expert de l'OICA avant la date limite de soumission des documents officiels pour sa session de mai 2023.

XIV. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L) (point 13 de l'ordre du jour)

36. Le GRSP a décidé de communiquer les informations reçues de Parties contractantes ayant indiqué que l'homologation des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) amovibles ne portait pas sur les unités de remplacement.

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

Document(s) : Documents informels GRSP-72-06 et GRSP-72-31

37. Comme au titre des points 7 et 12 de l'ordre du jour (voir les paragraphes 22 et 35), l'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSP-72-31, dans lequel il est proposé d'ajouter des dispositions relatives aux véhicules à hydrogène dans le Règlement ONU n° 137 afin de l'harmoniser avec l'amendement 1 au RTM ONU n° 13. Le GRSP a prié les experts de faire parvenir leurs observations sur le document GRSP-72-31 à l'expert de l'OICA avant la date limite de soumission des documents officiels pour sa session de mai 2023.

38. L'expert du Japon a présenté le document informel GRSP-72-06, dans lequel il est proposé de modifier les prescriptions relatives au critère de compression du thorax (ThCC) pour le mannequin femme du 5^e centile dans le cas des véhicules de la catégorie N₁ dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg. Il a expliqué que la proposition permettrait d'élargir à cette catégorie de véhicules la disposition visant à protéger les personnes âgées qui s'applique actuellement aux véhicules de la catégorie M₁. L'expert de l'Italie a dit craindre que la proposition n'entraîne une augmentation du coût pour des véhicules qui ne sont généralement pas utilisés par les personnes âgées. L'expert de l'OICA a formulé des réserves pour complément d'étude. Le GRSP a décidé de confier l'examen du document informel GRSP-72-06 à un groupe spécial dirigé par l'expert du Japon, auquel participeraient les experts de la France, de l'Italie et de l'OICA, et de reprendre le débat à sa session de mai 2023, à moins que le groupe spécial ne présente une version actualisée du

document à cette session. Dans l'intervalle, il a prié l'expert du Japon de fournir des données relatives à des accidents pour justifier la proposition.

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

39. Le GRSP a reporté l'examen de cette question au point 10 de l'ordre du jour.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29
Document informel GRSP-72-32

40. Le GRSP a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29, présenté par l'expert de l'Allemagne, dans lequel il est proposé d'étendre à tous les critères la condition de la nécessité d'une influence sur les résultats de l'essai de choc. Il a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29, tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 3 au Règlement ONU n° 153 pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

41. Comme au titre des points 7, 12 et 14 de l'ordre du jour (voir les paragraphes 22, 35 et 37), l'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSP-72-32, dans lequel il est proposé d'harmoniser les dispositions relatives aux véhicules à hydrogène qui existaient déjà dans le Règlement ONU n° 153 avec celles de l'amendement 1 au RTM ONU n° 13. Le GRSP a prié les experts de faire parvenir leurs observations sur le document GRSP-72-32 à l'expert de l'OICA avant la date limite de soumission des documents officiels pour sa session de mai 2023.

XVIII. Amendements communs aux Règlements ONU n°s 94, 95, 135 et 137 (point 17 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24
Document informel GRSP-72-46

42. L'expert de l'Allemagne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24 dans lequel il est proposé de réintroduire dans les Règlements ONU n°s 94, 95 et 137 des dispositions permettant que la masse du véhicule fasse l'objet d'une tolérance et autorisant les essais simplifiés. Le GRSP a également pris note du document informel GRSP-72-46, établi conjointement par les experts de l'Allemagne et des Pays-Bas, dans lequel il est proposé de réintroduire les mêmes dispositions dans le Règlement ONU n° 135.

43. Le GRSP a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24 sans modification, ainsi que le document informel GRSP-72-46 tel qu'il figure dans l'annexe VII du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre les propositions, en tant que projet de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 94 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22), projet de complément 3 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23), projet de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 137 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24) et projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 135 (GRSP-72-46), aux sessions de juin 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

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

Document(s) : Document informel GRSP-72-40

44. L'expert de l'Allemagne a présenté un rapport (GRSP-72-40) sur l'avancement des travaux de l'équipe spéciale chargée de l'intégration dans la Résolution mutuelle n° 1 des mannequins ONU de type Q. Il a indiqué au GRSP que l'équipe spéciale devrait fournir courant 2023 des dessins et des spécifications pour les mannequins Q0, Q1, Q1,5 et, si possible, Q3. Toutefois, il a précisé que les travaux ne seraient pas achevés en 2023 pour tous les mannequins de type Q. Par ailleurs, l'expert de l'OICA a annoncé qu'il présenterait à la session de mai 2023 du GRSP un premier projet de proposition d'amendement à la Résolution mutuelle n° 1 visant à y ajouter des dessins et des spécifications pour le mannequin WorldSID.

XX. Protection équitable des occupants d'un véhicule (point 19 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRSP-72-10, GRSP-72-42 et GRSP-72-45-Rev.1

45. Le GRSP a pris connaissance d'un exposé (GRSP-72-42) sur l'avancement des travaux du groupe spécial d'experts de la protection équitable des occupants du véhicule, s'agissant de l'évaluation informelle de l'intérêt technique d'une étude menée par la Suède sur cette question, et examiné un projet de mandat pour un groupe de travail informel (GRSP-72-10). L'experte de la Suède, qui présidait le groupe spécial, a souligné que les conclusions auxquelles avaient abouti les travaux du groupe justifiaient la création d'un groupe de travail informel. En réponse à la demande formulée par plusieurs Parties contractantes, elle a présenté une proposition de mandat ne faisant pas nécessairement référence aux Accords de 1958 ou de 1998 (document informel GRSP-72-45-Rev.1, établi à partir du document GRSP-72-10). Les experts de l'Allemagne, de l'Autriche, de l'Espagne, des États-Unis d'Amérique, de la France, de l'Inde, du Japon, des Pays-Bas, de la République de Corée, du Royaume-Uni et de la Suède se sont dits favorables à la création d'un groupe de travail informel.

46. Le GRSP a décidé de créer un groupe de travail informel de la protection équitable des occupants du véhicule (en remplacement du groupe spécial d'experts) et adopté le mandat figurant dans le document informel GRSP-72-45-Rev.1, tel qu'annexé au présent rapport (annexe VIII). Il a prié son Président de soumettre la création du groupe de travail informel à l'approbation du WP.29 et l'AC.3 à leurs sessions de mars 2023.

XXI. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 20 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels GRSP-72-02 et GRSP-72-03

47. L'experte de l'Espagne, Présidente du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar, a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe (GRSP-72-03). Elle a confirmé que la première phase, actuellement en cours, portait sur l'utilisation de systèmes améliorés de retenue pour enfants homologués conformément au Règlement ONU n° 129, fixés au moyen de ceintures de sécurité à trois points ou d'ancrages ISOFIX, ou de systèmes intégrés. Elle a ajouté que, dans le cadre de la deuxième phase, le groupe de travail informel évaluerait l'utilisation de systèmes améliorés de retenue pour enfants fixés au moyen d'une ceinture à deux points. Elle a ensuite présenté le document informel GRSP-72-02, dans lequel figurait un premier projet de nouveau Règlement ONU.

48. Le GRSP a décidé de reprendre le débat à sa session de mai 2023, sur la base d'un document révisé (fondé sur le document informel GRSP-72-02) présenté par l'experte de l'Espagne en tant que document officiel, dans lequel les questions restantes entre crochets seraient résolues.

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

Document(s) : Documents informels GRSP-72-12 et GRSP-72-43

49. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRSP-72-12, dans lequel il était signalé que le niveau de sécurité en cas de choc des systèmes montés dans les pare-chocs pouvait poser problème dans le cas des systèmes de conduite autonome. Le GRSP a décidé que cette question serait examinée dans le cadre des activités de l'équipe spéciale chargée de passer en revue les Règlements en vue de les adapter aux véhicules autonomes.

50. L'expert de l'Allemagne a fait le point sur les résultats des travaux de l'équipe spéciale dans le document informel GRSP-72-43. Il a expliqué qu'à sa première réunion, l'équipe spéciale avait précisé la marche à suivre avec les responsables des équipes spéciales chargées de l'examen des Règlements relevant d'autres Groupes de travail. Il a ajouté que le résultat de l'examen des Règlements et RTM ONU relevant de la responsabilité du GRSP serait consigné dans des fichiers Excel disponibles sur la page wiki de l'équipe spéciale (<https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=188285257>). Toutefois, il a indiqué que, pour que le GRSP puisse approuver le résultat des travaux à sa session de mai 2023, la date limite indiquée par le WP.29 (session de mars 2023 du WP.29) devait être repoussée.

51. Le GRSP a décidé que son Président, lorsqu'il rendrait compte au WP.29 des points à retenir de la session, lui demanderait d'approuver le report de la présentation des résultats des travaux de l'équipe spéciale à la session de juin 2023 du WP.29.

XXIII. Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 22 de l'ordre du jour)

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

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

53. Les représentants des Parties contractantes présents et votants ont élu à l'unanimité M. M. Koubek (États-Unis d'Amérique) Président et M. H. G. Kim (République de Corée) Vice-Président pour les sessions du GRSP prévues en 2023.

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

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

54. L'expert du Japon a rappelé au GRSP que la vingt-septième Conférence internationale sur le renforcement de la sécurité des véhicules (<https://www.27esv.org/>) se déroulerait en mai 2023 à Yokohama (Japon) et qu'un groupe de travail consacré aux questions d'égalité en matière de sécurité routière devrait se réunir à cette occasion.

55. L'expert de la CLEPA a informé le GRSP des activités organisées dans le cadre de la Conférence internationale sur la protection des enfants à bord des voitures, qui s'était tenue du 30 novembre au 2 décembre 2022 à Munich (Allemagne). Il a souligné que cette conférence annuelle constituait une source d'informations utiles aux experts du GRSP

lorsqu'ils devaient prendre des décisions fondées sur des données factuelles et aux chercheurs lorsqu'ils devaient s'assurer de la pertinence de leurs travaux sur la protection des enfants à bord des voitures.

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

Document(s) : Documents informels GRSP-72-07-Rev.1, GRSP-72-14, GRSP-72-15, GRSP-72-38 et GRSP-72-39

56. L'expert du Japon, au nom du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (groupe IWVTA), a informé le GRSP que la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 0 avait été adoptée à la session de novembre 2022 du WP.29. Il a ajouté que cette nouvelle série prenait en compte les dernières séries d'amendements aux Règlements ONU n°s 100, 94, 95 et 137, entrées en vigueur en juin 2021. Il a également informé le GRSP que les « questions-réponses » sur la Révision 3 de l'Accord de 1958 et sur l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule avaient été publiées sur la page du site Web du WP.29 consacrée à l'Accord de 1958. Le GRSP a également pris note de l'interprétation, par le groupe IWVTA, de l'expression « preceding series of amendments » (singulier ou pluriel) des dispositions transitoires des Règlements ONU (GRSP-72-07-Rev.1). L'expert de l'OICA a fait valoir qu'il s'agissait d'une interprétation à caractère général qui, dans certains cas, ne devait pas être prise au pied de la lettre. À l'issue du débat, le GRSP a décidé qu'il convenait de transmettre à l'expert du Japon les observations sur le document GRSP-72-07-Rev.1 au plus tard à la fin du mois de janvier 2023.

57. L'expert de la Finlande a présenté le document informel GRSP-72-14 au nom du groupe de travail informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type (DETA). Ce groupe de travail informel avait demandé aux Groupes de travail de préciser les Règlements ONU auxquels s'appliquait la marque de l'identifiant unique (UI). L'expert a également présenté le document informel GRSP-72-15, qui contient un tableau avec la liste des Règlements ONU relevant du GRSP, à remplir avec les renseignements requis. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRSP-72-38, dans lequel figure une première évaluation de la liste des Règlements ONU demandée. Il a précisé que le Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) interdirait l'utilisation de la marque UI car d'autres symboles étaient nécessaires pour indiquer le type de ceinture de sécurité, d'absorbeur d'énergie et de rétracteur. En conséquence, il a présenté une proposition d'amendement au Règlement ONU n° 16 visant à interdire l'utilisation de la marque UI (GRSP-72-39). Le GRSP a demandé au secrétariat de diffuser le document informel GRSP-72-39 sous une cote officielle à sa session de mai 2023. Il a également décidé de reprendre à sa session de mai 2023 l'examen du document informel GRSP-72-15 en tenant compte des observations de l'expert de l'OICA.

C. Points à retenir des sessions de juin et novembre 2022 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29)

Document(s) : Document informel GRSP-72-20

58. Le secrétaire a rendu compte des points à retenir (GRSP-72-20) des 187^e et 188^e sessions du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1166 et ECE/TRANS/WP.29/1168).

D. Machine tridimensionnelle de positionnement du point H

Document(s) : Document informel GRSP-72-33

59. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRSP-72-33, où est proposée une solution pour l'harmonisation des dispositions relatives à la machine tridimensionnelle de positionnement du point H (machine 3-D H). Il a informé le GRSP que le Groupe de

travail des dispositions générales de sécurité avait déjà entamé les travaux avec un groupe spécial épaulé par l'expert de l'Espagne. Le GRSP a décidé de reprendre à sa session de mai 2023 l'examen du document GRSP-72-33 en tenant compte du résultat des débats d'un groupe d'experts intéressés (Chine, Espagne, Pays-Bas, CLEPA et OICA).

E. Systèmes de transport intelligents

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

F. Enfants oubliés dans des véhicules

Document(s) : Document informel GRSP-72-26

61. Le GRSP a pris note de l'exposé de l'expert de l'Australie présentant les données de son pays sur les enfants laissés sans surveillance dans des véhicules (GRSP-72-26). L'expert de Consumers International a proposé l'ajout de cette question au programme de travail du GRSP (voir le paragraphe 62). Comme suite à la demande formulée par le WP.29 à sa 187^e session, le GRSP continuerait de recueillir des informations et des statistiques à l'échelle mondiale dans un premier temps (ECE/TRANS/WP.29/1166, par. 76).

G. Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail de la sécurité passive

Document(s) : Document informel GRSP-72-19-Rev.4

62. Le GRSP a adopté le document révisé présentant ses priorités pour l'année 2023 (GRSP-72-19-Rev.4) et demandé au secrétariat de le soumettre pour examen à la session de mars 2023 du WP.29.

H. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité)

Document(s) : Document informel GRSP-72-25

63. Le GRSP a pris connaissance de la proposition à caractère général présentée par l'expert de l'OICA dans le document informel GRSP-72-25, qui vise à permettre l'inclinaison des sièges dans d'autres positions pendant la conduite. Il a pris note du fait que les parties intéressées se réuniraient au début de l'année 2023 pour commencer à examiner cette question.

I. Règlement ONU n° 94 (Protection contre le choc avant)

Document(s) : Document informel GRSP-72-25

64. Comme au titre des points 7, 12, 14 et 16 de l'ordre du jour (voir les paragraphes 22, 35, 37 et 41), l'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSP-72-25, dans lequel il est proposé d'ajouter des dispositions relatives aux véhicules à hydrogène dans le Règlement ONU n° 94 afin de l'harmoniser avec l'amendement 1 au RTM ONU n° 13. Le GRSP a prié les experts de faire parvenir leurs observations sur le document GRSP-72-25 à l'expert de l'OICA avant la date limite de soumission des documents officiels pour sa session de mai 2023.

J. Décisions soumises à la procédure d'approbation tacite

Document(s) : Document informel GRSP-72-47-Rev.1

65. En vertu des procédures spéciales établies pour la période de pandémie de COVID-19 (document ECE/EX/2020/L.12), le GRSP a approuvé la liste des principales décisions prises

pendant la session au moyen de la procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session (document informel GRSP-72-47-Rev.1), telle que reproduite à l'annexe X du présent rapport.

K. Ordre du jour provisoire de la prochaine session

66. Le GRSP a précisé que sa soixante-treizième session se tiendrait à Genève du 15 mai à 14 h 30 au 19 mai 2023 à 12 h 30. Il a précisé que la date limite de soumission des documents officiels au secrétariat était fixée au 20 février 2023, soit douze semaines avant la session. Compte tenu de la liste des décisions prises (GRSP-72-47-Rev.1), l'ordre du jour provisoire s'établit comme suit :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) :
Proposition d'amendement 3 (Dispositifs actifs de protection des piétons).
3. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à pile à combustible à hydrogène).
4. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques).
5. Règlement ONU n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).
6. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité).
7. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
8. Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques).
9. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
10. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants).
11. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène).
12. Règlement ONU n° 136 (Véhicules électriques de la catégorie L).
13. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
14. Règlement ONU n° 145 (Systèmes d'ancrage ISOFIX, ancrages pour fixation supérieure ISOFIX et positions i-Size).
15. Amendements communs aux Règlements ONU n^{os} 94, 95, 135 et 137.
16. Résolution mutuelle n° 1.
17. Protection équitable des occupants du véhicule.
18. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar.
19. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules.
20. Stratégie du Comité des transports intérieurs.
21. Questions diverses :
 - a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive ;
 - b) Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) ;
 - c) Points à retenir de la session de mars 2023 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules ;
 - d) Machine tridimensionnelle de positionnement du point H ;
 - e) Systèmes de transport intelligents ;
 - f) Enfants oubliés dans des véhicules.

Annexe I

[Anglais seulement]

List of informal documents (GRSP-72-...) distributed without an official symbol during the session

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	Spain	10	E	Proposal for Supplement 9 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
02	Spain	20	E	Proposal for a new UN Regulation concerning the Safer Transport of Children in Buses and Coaches.	(b)
03	IWG-STBC	20	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
04	GRSP Chair	1	E	Proposal for Supplement 1 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127	(a)
05/ Rev.1	ANEC/CI	10	E	Proposal for Supplement 9 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(b)
06	Japan	14	E	Proposal for the 03 series of amendments of UN Regulation No. 137 (Frontal collision with focus on restraint systems)	(c)
07/ Rev.1	IWVTA IWG	5	E	IWVTA IWG Response to GRSP on issues related to Transitional Provisions	(c)
08	Rep. of Korea	2(b)	E	Proposal for Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) - I. Statement of Technical Rationale and Justification	(b)
09	Rep. of Korea	2(b)	E	Proposal for Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Pedestrian safety) - II. Text of the Regulation	(b)
10	GRSP DEOP ad hoc group	19	E	Status report and a drafted proposal as a basis to discuss the next step	(a)
11	Rep. of Korea	2(b)	E	Status of Informal Working Group on Deployable Pedestrian Protection Systems (IWG-DPPS)	(a)
12	Rep. of Korea	21	E	Bumper Issue (UN Regulation No. 42)	(a)
13	Rep. of Korea	5	E	SBR issues (UN Regulation No. 16)	(a)
14	IWG DETA	24(b)	E	(i) Request of the IWG on DETA to GRs to provide clarity on the UN Regulations for with the UI marking may be applied	(a)
15	IWG DETA	24(b)	E	(ii) 1958 Agreement - Unique Identifier Proposed actions for the IWG on DETA, GRs and WP.29	(c)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
16	CLEPA	10	E	Proposal for Supplement 9 to the 03 series of amendments to Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)
17	TF UN R134	11	E	Proposal for the 02 series of amendments to the UN Regulation No.134 (HFCV) – consolidated text	(b)
18	CLCCR	8	E	Proposal for Supplement 3 to the 03 Series of Amendments to UN Regulation No. 100 (Electric power trained vehicles)	(a)
19/ Rev.4	Secretariat	24(g)	E	GRSP 2023 programme of work	(d)
20	Secretariat	24(c)	E	Highlights of the June and November 2022 Sessions of WP.29	(a)
21	IWG GTR13-Phase 2	3	E	Overview of Hydrogen Fuelled Vehicle Phase 2 Project Global Technical Regulations No.13 GRSP 72nd Meeting	(a)
22	France	5	E	Proposal for the 09 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
23	France	5	E	Proposal for the 09 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
24/ Rev.1	Secretariat	1	E	Annotated provisional agenda of 72nd session of GRSP	(a)
25	OICA	24(h)	E	UN Regulation No. 14: Proposal on Alternative Seating Positions	(a)
26	Australia	24(f)	E	Child Presence Detection	(a)
27	France	8	E	France comments to GRSP-71-06	(a)
28	Ad-Hoc-group on CRS	10	E	Status update GRSP-Ad-Hoc-group on CRS	(a)
29	OICA	7	E	Proposal for the 06 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral impact)	(b)
30	OICA	12	E	Proposal for the supplement 3 to the original version, the supplement 4 to the 01 series of amendments and the supplement 1 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole side impact)	(b)
31	OICA	14	E	Proposal for the 03 series of amendments to UN Regulation No. 137 (Frontal impact with focus on restraint systems)	(b)
32	OICA	16	E	Proposal for the supplement 3 to the original version of UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision)	(b)
33	Netherlands	24(d)	E	Three dimensional H-point machine State of Play	(c)
34	OICA	24(i)	E	Proposal for the 05 series of amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal collision)	(b)
35	CLEPA	10	E	Explanatory presentation to .../GRSP/2022/25: Section B of	(a)

No.	Transmitted by	Agenda item	Language	Title	Follow-up
				Justification - Harmonising UN R129 vertical head excursion limit	
36	CLEPA	5&10	E	Further justification of UN R16 and UN R129 proposals on ECRS support legs	(a)
37/ Rev.1	Chair IWG GTR20 PH2	4	E	Status Report by Chair of IWG for GTR 20 (Electrical Vehicle Safety) to the 72nd Meeting of Group of Experts on Passive Safety, December 07, 2022	(a)
38	CLEPA	24(b)	E	Unique Identifier - Assessment of UN Regulations under the purview of GRSP with regards to UI	(a)
39	CLEPA	5&24(b)	E	Proposal for Supplement 4 to the 08 series of amendments to Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
40	Germany	18	E	Status Report Task Force for the implementation of Q UN-Dummies into M.R.1 (TF-QUN)	(a)
41	OICA, Netherlands, France & Japan	9	E	Proposal for Supplement 2 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 127 – rev.1	(d)
42	Ad-hoc group DEOP	19	E	Report from DEOP seventy-second session of GRSP 5-9 December 2022	(a)
43	TF-AVRS	21	E	Status Report Task Force Automated Vehicles – Regulatory Screening (TF-AVRS) of UN Regulations and GTRs under responsibility of GRSP	(a)
44	France, Japan, Netherlands and OICA	9	E	Proposal for Supplement 1 to the 04 Series of Amendments to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety)	(d)
45/ Rev.1	Ad-hoc group DEOP	19	E	Informal Working Group on Equitable Occupant Protection Terms of Reference – Proposal	(d)
46	Germany & Netherlands	17	E	Proposal for supplement 1 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 135 (Pole side impact)	(d)
47/ Rev.1	Secretariat	24(j)	E	List of decisions to be adopted under silence procedure	(d)

Notes:

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

Annexe II

Projet d'amendements au RTM ONU n° 13 (Véhicules à pile à combustible à hydrogène)

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 8 du présent rapport)

Partie I, Énoncé de l'argumentation technique justifiant le Règlement, section A, paragraphe 6, lire :

« 6. Les représentants du Japon... À leurs sessions de novembre 2020 et de mars **et novembre 2022**, le WP.29 et l'AC.1 ont prolongé le mandat du groupe de travail, qui court jusqu'en **juin 2023**. ».

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 8 du présent rapport)

Section I, paragraphe 3, lire :

« 3. À leurs sessions de novembre 2020 et de mars et novembre 2022, le WP.29 et l'AC.1 ont prolongé le mandat du groupe de travail, qui court jusqu'en juin 2023. ».

Annexe III

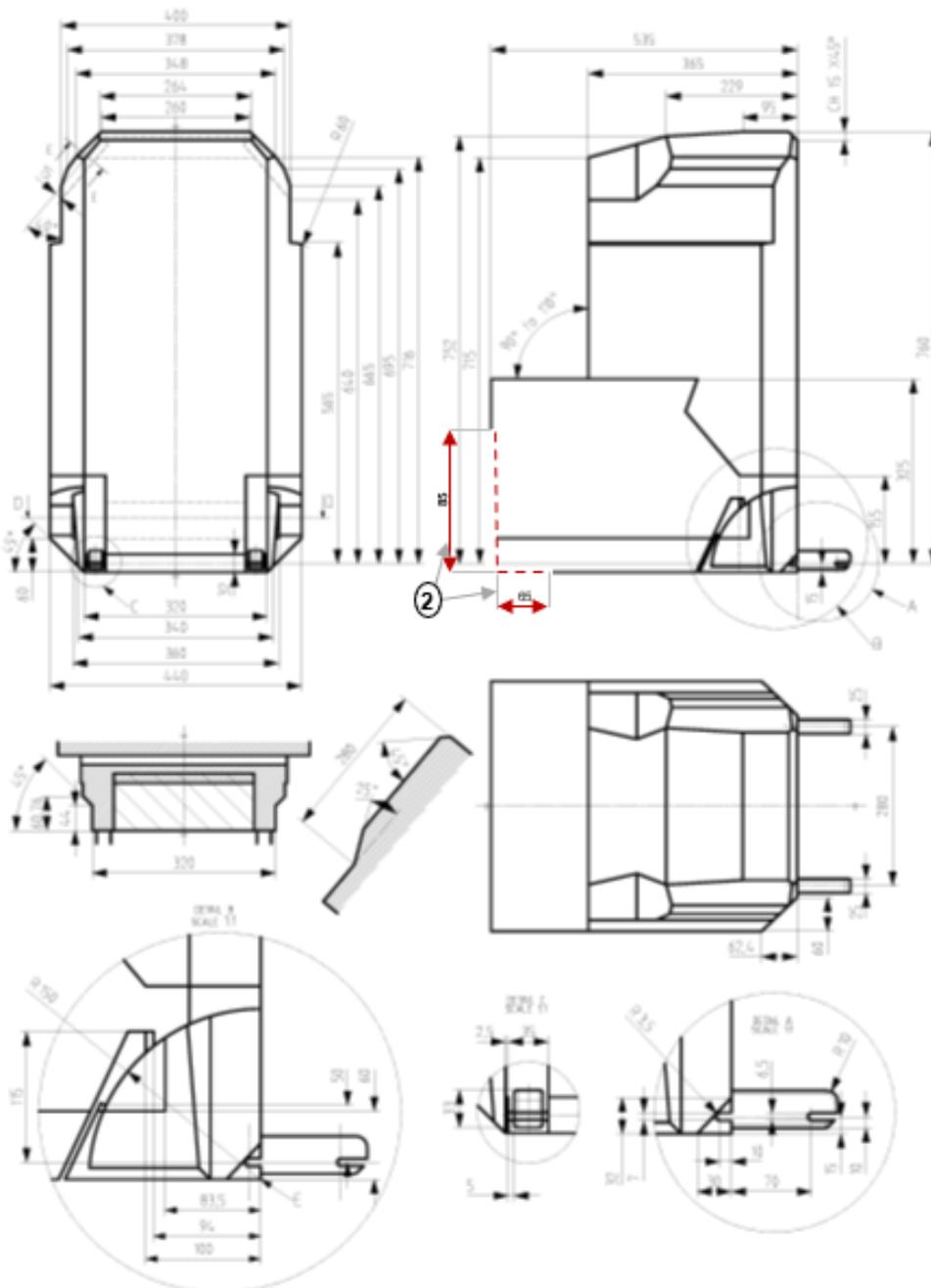
Projet d'amendements au Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité)

**Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20
qui ont été adoptés (voir le paragraphe 11 du présent rapport)**

Annexe 17, appendice 5, figure 2, lire :

« Figure 2

**ISO/B2 : Dimensions de l'enveloppe de siège rehausseur (largeur réduite de 440 mm)
sans attaches ISOFIX, ou avec attaches retirées ou escamotées dans le corps
du gabarit (derrière la ligne E, conformément à la vue détaillée B)**

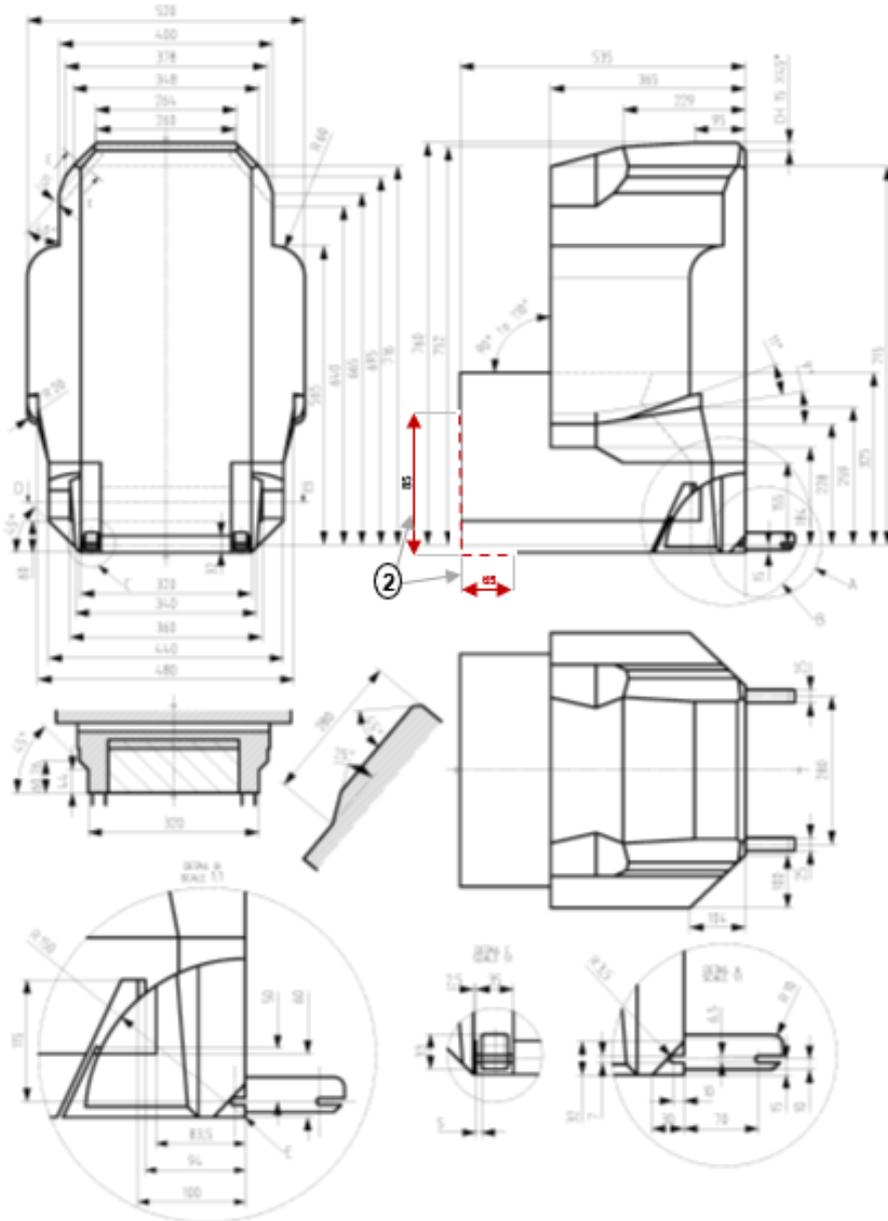


... ».

Annexe 17, appendice 5, figure 3, lire :

« Figure 3

ISO/B3 : Dimensions de l'enveloppe de siège rehausseur (largeur normale de 520 mm) sans attaches ISOFIX, ou avec attaches retirées ou escamotées dans le corps du gabarit (derrière la ligne E, conformément à la vue détaillée B)



(Toutes les dimensions sont en millimètres (mm))

... ».

Annexe IV

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 26 du présent rapport)

Paragraphe 4.2, lire :

« 4.2 Un numéro d'homologation de type est attribué à chaque type de véhicule homologué conformément à l'annexe 4 de...

... complément 1, conformément aux dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée :

E11*127R03/01/T*2439*01.

c) la lettre "F" pour les véhicules homologués en vertu des dispositions particulières relatives à la ligne de référence arrière du capot, conformément aux paragraphes 11.12 et 11.13.

Exemple :

Exemple de la première extension de la 2439^e homologation de type délivrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vertu de la troisième série d'amendements au Règlement ONU n° 127, complément 2, conformément aux dispositions particulières relatives à la limite de la ligne de référence arrière du capot :

E11*127R03/02/F*2439*01. ».

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 11 du présent rapport)

Paragraphe 2.1, lire :

« 2.1 "Zone d'impact de la tête factice d'adulte...

...

b) Vers l'arrière, par une longueur développée de 2 500 mm¹ ... ligne de référence arrière du capot² si celle-ci est située plus en avant dans une position latérale donnée ;

... ».

[...]

Paragraphe 2.45, ajouter les figures 14 et 15 et modifier comme suit :

« 2.45 "Zone de contrôle du carénage" ...

...

¹ Ou par une longueur développée de 2 100 mm, conformément aux paragraphes 11.19 à 11.21.

² Dans le cas où la ligne de référence arrière du capot n'est pas sur le capot et où la ligne située à 82,5 mm en avant de ladite ligne est en arrière de la longueur développée de 2 100 mm, le bord physique arrière du capot sert de ligne de référence arrière du capot, conformément aux paragraphes 11.22 et 11.23.

- b) Vers l'arrière, par une longueur développée de 2 500 mm³, ou ...
 ... ».
 [...]

Paragraphe 4.2, lire :

« 4.2 Un numéro d'homologation ... :

a) la lettre "T" pour les véhicules homologués en vertu des dispositions particulières relatives à la limite de 2 100 mm de longueur développée conformément aux dispositions du paragraphe 11.19 ; ou

b) la lettre ...

...

E11*127R03/01/T*2439*01.

c) **la lettre "F" pour les véhicules homologués en vertu des dispositions particulières relatives à la ligne de référence arrière du capot, conformément aux paragraphes 11.22 et 11.23.**

Exemple :

Exemple de la première extension de la 2439^e homologation de type délivrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vertu de la quatrième série d'amendements au Règlement ONU n° 127, complément 1, conformément aux dispositions particulières relatives à la limite de la ligne de référence arrière du capot :

E11*127R04/01/F*2439*01. ».

[...]

Ajouter les nouveaux paragraphes 11.22 et 11.23, libellés comme suit :

« 11.22 Nonobstant le paragraphe 11.19, jusqu'au...

11.23 Nonobstant les paragraphes 11.20 et 11.21, jusqu'au... ».

Les paragraphes 11.20 et 11.21 actuels deviennent les paragraphes 11.24 et 11.25.

[...]

³ À partir de la limite d'une longueur développée de 2 100 mm, le cas échéant, conformément aux paragraphes 11.19 à 11.21.

Annexe V

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

Texte adopté sur la base du document informel GRSP-72-01 (voir le paragraphe 27 du présent rapport)

Paragraphe 9.2, lire :

- « 9.2 Qualification de la production des systèmes améliorés de retenue pour enfants
- La production de chaque nouveau type homologué de système amélioré de retenue pour enfants doit être soumise à des essais de qualification. **Lorsque le système amélioré de retenue pour enfants visé par l'homologation de type se compose de différents modules, des essais de qualification de la production sont effectués sur chaque module du système.**
- Des qualifications supplémentaires peuvent être prescrites conformément au paragraphe 11.4 ci-dessous.
- ... ».

Texte adopté sur la base du document informel GRSP-72-16 (voir le paragraphe 27 du présent rapport)

Paragraphe 6.3.1.1, lire :

- « 6.3.1.1 Les fabricants de systèmes améliorés de retenue pour enfants ... de la norme EN 71-3:2019+A1:2021 ... ».

Paragraphe 6.3.1.2, lire :

- « 6.3.1.2 L'inflammabilité des systèmes améliorés de retenue pour enfants présentés à l'homologation doit être évaluée par l'une des méthodes suivantes :
- ... de la norme EN 71-2:2021, **sans** que la vitesse de propagation ... ».

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 28 du présent rapport)

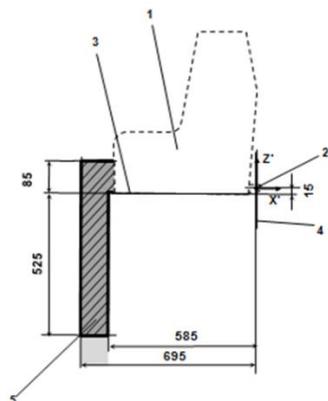
Paragraphe 6.3.5.1, lire :

- « 6.3.5.1 Prescriptions géométriques applicables à la jambe de force et à son socle
- ...
- c) En hauteur, par un ... à 70 mm au-dessus de l'origine **pour un système amélioré de retenue pour enfants faisant face vers l'avant ou à 185 mm au-dessus de l'origine pour un système amélioré de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière** et, **dans tous les cas**, mesuré perpendiculairement au plan X'-Y'.
- ... ».

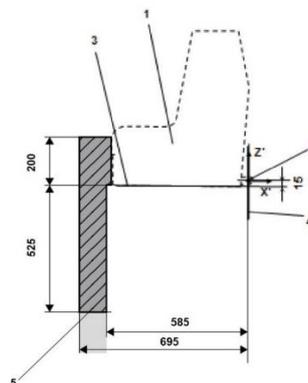
Annexe 19, figure 1, lire :

« Figure 1

Vue en coupe du volume imparti aux dimensions de la jambe de force



Système amélioré de retenue pour enfants faisant face vers l'avant



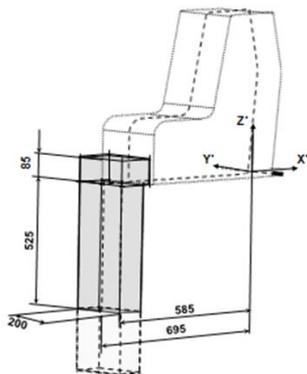
Système amélioré de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière

... ».

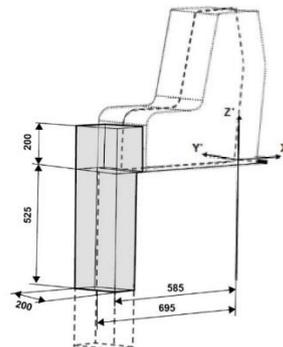
Annexe 19, figure 2, lire :

« Figure 2

Représentation en 3D du volume imparti aux dimensions de la jambe de force



Système amélioré de retenue pour enfants faisant face vers l'avant



Système amélioré de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière

... ».

Annexe VI

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

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 40 du présent rapport)

Paragraphe 2. à 2.1.9, lire :

« 2. Définitions

Aux fins du présent Règlement, on entend par :

- 2.1 “Type de véhicule”, ...
- 2.1.1 La longueur et la largeur du véhicule, dans la mesure où elles ~~faussent influent~~ **faussent influent** sur les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement ;
- 2.1.2 La structure, ... dans la mesure où ils ~~faussent influent sur~~ **faussent influent** les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement ;
- 2.1.3 La forme ... dans la mesure où elles ~~faussent influent sur~~ **faussent influent** les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement ;
- 2.1.4 L’emplacement ... dans la mesure où ils ~~faussent influent sur~~ **faussent influent** les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement ;
- 2.1.5 La masse à vide, dans la mesure où elle ~~fausse influe sur~~ **fausse influe** les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement ;
- 2.1.6 Les emplacements ... dans la mesure où ils ~~faussent influent sur~~ **faussent influent** les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement ;
- 2.1.7 La structure, ... dans la mesure où ils ~~faussent influent sur~~ **faussent influent** les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement ;
- 2.1.8 La position ... dans la mesure où elle ~~compromet influe sur les~~ **compromet influe sur le respect des** prescriptions du paragraphe 5.2.1 ;
- 2.1.9 Les caractéristiques ... dans la mesure où ils ~~faussent influent sur~~ **faussent influent** les résultats de l’essai de choc prescrit dans le présent Règlement. ».

Annexe VII

Amendements communs aux Règlements ONU n^{os} 94, 95, 135 et 137

Texte adopté sur la base du document informel GRSP-72-46 (voir le paragraphe 43 du présent rapport)

Paragraphe 6.1.2, lire :

« 6.1.2 Extension

La modification doit être considérée comme une “extension” si, outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d’information :

- a) D’autres contrôles ou essais sont nécessaires ; ou
- b) Une information figurant sur la fiche de communication (à l’exception des pièces jointes) a été modifiée ; ou
- c) L’homologation est demandée après l’entrée en vigueur d’une série ultérieure d’amendements; **ou**
- d) **L’homologation concerne une autre variante du type de véhicule pour laquelle la somme de la masse du véhicule à vide et de la masse nominale du chargement et des bagages ne dépasse pas de plus de 8 % celle du véhicule utilisé dans l’essai d’homologation, sous réserve du respect des dispositions du paragraphe 6.1 ci-dessus. ».**

Annexe VIII

Projet de mandat du groupe de travail informel de la protection équitable des occupants du véhicule

Texte adopté sur la base du document informel GRSP-72-45-Rev.1
(voir le paragraphe 46 du présent rapport)

A. Introduction

1. Le groupe spécial de la protection équitable des occupants du véhicule (créé par l'Allemagne, le Canada, l'Espagne, la France, le Japon, les Pays-Bas et la Suède après la soixante-dixième session du GRSP) a commencé au début de l'année 2022 à examiner les données pertinentes sur l'égalité entre les hommes et les femmes en ce qui concerne leur protection à bord des véhicules.

2. À l'heure actuelle, on utilise pour les essais de choc des mannequins d'hommes de 176 cm et de 70 kg auxquels on ajoute, pour les essais de choc avant, des mannequins de femmes du 5^e centile correspondant à un modèle de mannequin homme plus petit mesurant 151 cm et pesant 48 kg. Les deux types de mannequins sont positionnés dans les véhicules en position assise très droite, sur des sièges parfaitement réglés.

3. Les données présentées montrent que le risque de blessure est plus élevé chez les femmes que chez les hommes pour plusieurs types de lésions et dans tous les types d'accidents. S'agissant du risque de décès, la disparité entre les sexes a diminué pour les nouveaux types de véhicules, mais elle reste observable. Les traumatismes non mortels pouvant avoir des conséquences à long terme, comme les lésions à la nuque ou aux extrémités, restent préoccupants. Le groupe s'est concentré en particulier sur les lésions à la nuque, notamment lorsqu'elles entraînent une invalidité permanente, car il est prouvé qu'entre les hommes et les femmes le risque de blessure diffère singulièrement. En outre, les données laissent raisonnablement supposer que le risque est aussi fonction d'autres critères importants tels que l'âge, le poids et la taille. La problématique de l'équité en matière de protection se trouve donc élargie. Pour expliquer les écarts observés dans les statistiques sur les accidents (par exemple, le risque accru de blessure aux membres inférieurs, à l'abdomen, aux bras ou à la nuque), il faudra creuser la question et tenir compte d'autres données pertinentes, en particulier celles recueillies lors d'essais de choc réels et virtuels, afin de mieux comprendre comment protéger équitablement les occupants des véhicules. Néanmoins, au vu des inégalités flagrantes constatées, il apparaît plus que nécessaire de commencer à revoir les prescriptions réglementaires en vigueur.

4. Il a également été envisagé d'avoir recours à des essais de choc virtuels pour la recherche d'une protection plus équitable des occupants des véhicules. De tels essais permettraient de mettre à l'épreuve les véhicules pour une gamme plus large d'occupants et de scénarios d'accident, qu'il s'agisse de la phase précédant l'accident (freinage d'urgence et manœuvres d'évitement) ou de l'accident lui-même (taille ou sexe des occupants, position des sièges, gravité ou angle du choc, etc.). Ils sont très probablement appelés à devenir la façon la plus économique d'évaluer la sécurité en cas d'accident, et ils permettront d'étudier les possibilités d'utilisation de mannequins d'essai de choc plus perfectionnés que les modèles actuels. Il sera cependant nécessaire d'établir un cadre réglementaire, des normes et des directives.

5. Lorsqu'on met au point des modèles numériques (de véhicules, de systèmes de sécurité et d'êtres humains) à des fins réglementaires, il est essentiel qu'ils obéissent à certaines normes si l'on veut que les résultats soient comparables et fiables ; un essai virtuel doit ainsi donner des résultats similaires en ce qui concerne le niveau de sécurité indépendamment du modèle numérique de corps humain utilisé pour évaluer un véhicule.

6. À cet égard, le groupe spécial de la protection équitable des occupants du véhicule a résolu d'axer la poursuite de ses travaux sur les points suivants :

a) Continuer, pour mieux comprendre pourquoi les risques de blessures diffèrent d'un type d'occupant à l'autre, à recueillir et à examiner des données accidentologiques ainsi que d'autres données pertinentes, en particulier celles des essais virtuels effectués par les chercheurs d'aujourd'hui. Il s'agit de pouvoir distinguer les questions qui pourront être directement traitées en actualisant la réglementation relevant du GRSP de celles qui nécessiteront davantage de travaux de recherche ;

b) Explorer les techniques les plus récentes en matière d'essais de choc virtuels afin de vérifier si elles peuvent servir à déterminer si la protection des occupants des véhicules est équitable, et les améliorer pour renforcer leur utilité ; on procédera notamment à une évaluation des modèles virtuels du corps humain les plus avancés, en particulier en ce qui concerne leur pertinence pour évaluer plus finement les performances sur le plan de la sécurité ;

c) Passer en revue les Règlements ONU touchant au comportement au choc et à la protection des occupants (sécurité passive) et la réglementation connexe, afin de repérer des possibilités d'amélioration des Règlements ONU concernés s'agissant de l'équité dans son acception la plus large ;

d) Vérifier si la réglementation actuelle est assez souple pour laisser le champ libre aux avancées techniques en matière de sécurité des occupants que permettront les nouvelles possibilités d'évaluation offertes en particulier par les essais de choc virtuels.

B. Objectifs du groupe de travail informel

Le groupe de travail informel :

- a) Répertorie les questions à traiter en ce qui concerne la protection équitable des occupants des véhicules, en distinguant celles qui peuvent directement être traitées par une mise à jour de la réglementation de celles qui nécessitent des recherches plus poussées ; le groupe passe en revue les travaux précédents du WP.29 sur un mannequin d'essai de choc femme du 50^e centile ;
- b) Détermine comment tenir compte d'une plus grande diversité de scénarios d'accident et de types d'occupants dans la réglementation relative à la sécurité en cas d'accident et, s'il y a lieu, précise les changements à apporter à cette réglementation et aux activités du GRSP ;
- c) Détermine si, dans la réglementation concernée, les essais de choc virtuels peuvent servir à améliorer la protection des occupants et, pour ce faire :
 - i) Recense les lacunes que les essais de choc virtuels pourraient contribuer à combler, dans la réglementation concernée, en ce qui concerne l'équité ;
 - ii) Évalue les outils et les procédures d'essais de choc virtuels les plus avancés, par exemple en vérifiant si les modèles virtuels du corps humain sont déjà capables de simuler correctement la cinématique des occupants et de prévoir les blessures ;
 - iii) Passe en revue les dispositifs d'essai anthropomorphes et les autres outils existants (y compris les courbes du risque de blessure et les conditions d'essai) et les possibilités qu'ils offrent pour diversifier les essais de choc ;
 - iv) Élabore des directives mondiales provisoires visant à faire en sorte que les modèles virtuels n'excluent personne ;
 - v) Recherche un consensus sur les prescriptions fondamentales auxquelles les modèles utilisés pour les essais de choc virtuels doivent satisfaire, notamment en ce qui concerne les passagers de taille et de sexe différents ;
 - vi) Détermine si la réglementation est assez souple pour laisser le champ libre aux avancées techniques que permettront les nouvelles possibilités d'évaluation

offertes par les essais de choc virtuels, par exemple dans le cas des systèmes de protection actifs et adaptatifs ;

- vii) Évalue les possibilités offertes par les essais de choc virtuels, ainsi que leurs lacunes, en ce qui concerne :
 - a. Les différents types de blessures, par exemple :
 - i. Les lésions cervicales, y compris des tissus mous de la tête, de la nuque et de la colonne vertébrale ;
 - ii. Les lésions thoraciques ;
 - iii. Les lésions des extrémités ;
 - b. L'utilité des nouveaux types d'essai de choc, par exemple celle des essais de choc arrière sur chariot à petite vitesse ;
 - c. L'amélioration de la protection des usagers de la route vulnérables (s'il s'agit d'un problème d'équité) ;
 - d. La prévention du détournement des protocoles d'essai de choc ;
 - e. Les modèles perfectionnés de corps humains permettant une évaluation plus détaillée de tous les types d'accidents (chocs dans toutes les directions, différentes configurations et positions des sièges, tous les types d'occupants quels que soient l'âge, la taille, le sexe, etc.) ;
- viii) Définit les prescriptions relatives aux modèles et aux procédures de simulation afin de permettre la réalisation d'essais virtuels :
 - a. Prescriptions visant à ce que les résultats de simulation soient comparables (par la normalisation des prescriptions applicables aux modèles humains pouvant être utilisés pour les évaluations virtuelles) ;
 - b. Définition de catalogues anthropométriques pour les futures évaluations de la sécurité ;
 - c. Définition de procédures de validation applicables aux modèles virtuels des pièces de véhicules pertinentes ;
 - d. Définition de procédures visant à garantir l'intégrité des évaluations virtuelles ;
- d) Repère les éventuelles lacunes de la réglementation et des normes connexes, par exemple le risque que les protocoles d'essai en vigueur puissent être détournés de façon à optimiser les résultats dans des conditions d'essai restreintes et pour un nombre limité de mannequins, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de protection de tout l'éventail de la population.

C. Principes de fonctionnement

- a) Le groupe de travail informel de la protection équitable des occupants du véhicule est ouvert aux Parties contractantes et aux organisations non gouvernementales.
- b) Un président, un vice-président et un secrétaire gèrent le groupe de travail informel.
- c) La langue de travail du groupe de travail informel est l'anglais.
- d) Un ordre du jour et les documents s'y rapportant sont affichés par le secrétaire du groupe sur le site Web du WP.29 préalablement à toute réunion programmée.
- e) Les documents et les propositions sont soumis au secrétaire du groupe dans un format électronique approprié avant les réunions. Le groupe peut remettre à plus tard l'examen de tout point ou de toute proposition qui n'aurait pas été communiqué(e) au moins cinq jours ouvrables avant le début de la réunion concernée.

- f) Le (la) Secrétaire du groupe diffuse le procès-verbal de la réunion aux membres du groupe de travail informel dans les quinze jours ouvrables suivant la réunion concernée.
- g) Les décisions et les propositions du groupe sont adoptées par consensus entre les Parties contractantes participantes. Lorsqu'un consensus ne peut être atteint, le Président du groupe de travail informel présente les différents points de vue au GRSP. Le président peut, le cas échéant, solliciter l'avis du GRSP.
- h) Après que le groupe aura été créé au cours d'une séance constitutive, les décisions concernant l'organisation des sessions devront être prises à la majorité des participants. Les sessions peuvent se tenir en présentiel ou en ligne.
- i) Un ordre du jour provisoire est établi par le secrétariat en concertation avec les membres du groupe. Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour.
- j) Le deuxième point de l'ordre du jour provisoire est l'examen du procès-verbal de la session précédente et des questions soulevées, et l'adoption dudit procès-verbal.
- k) Le Président du groupe informel ou son représentant rend régulièrement compte au GRSP de l'avancement des travaux.

D. Plan de travail et calendrier jusqu'en décembre 2027

- a) Tâche 1 – Répertoire les questions à traiter en ce qui concerne la protection équitable des occupants des véhicules, en distinguant celles qui peuvent directement être traitées par une mise à jour de la réglementation de celles qui nécessitent des recherches plus poussées – Rapport au GRSP en décembre 2023.
- b) Tâche 2 – Déterminer comment tenir compte d'une plus grande diversité de scénarios d'accident et de types d'occupants dans la réglementation relative à la sécurité en cas d'accident et, s'il y a lieu, préciser les changements à apporter à cette réglementation et aux activités du GRSP – Rapport au GRSP au plus tard en mai 2025, en deux phases :
 - i) Afin que les outils disponibles soient utilisés au plus tôt dans l'intérêt des occupants des véhicules, le groupe de travail informel doit dans un premier temps formuler une recommandation sur l'utilisation des dispositifs d'essai anthropomorphes existants (avec des indications sur l'évaluation des blessures et les conditions d'essai) – au plus tard en décembre 2023 ;
 - ii) Le groupe de travail présente au GRSP un rapport complet sur la protection équitable des occupants dans la réglementation relative à la sécurité en cas d'accident en mai 2025.
- c) Tâche 3 – Déterminer s'il peut être prévu, dans la réglementation concernée, de recourir aux essais de choc virtuels pour améliorer la protection des occupants et définir les prescriptions associées pour les modèles et les procédures, notamment concernant la validation des essais virtuels à l'aide des dispositifs d'essai anthropomorphes existants – Rapport au GRSP en décembre 2027.
- d) Tâche 4 – Repérer les éventuelles lacunes de la réglementation et des normes connexes, par exemple le risque que les protocoles d'essai en vigueur puissent être détournés de façon à optimiser les résultats dans des conditions d'essai restreintes et pour un nombre limité de mannequins, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de protection de tout l'éventail de la population – Rapport au GRSP en décembre 2027.
- e) Jusqu'en décembre 2027, le groupe de travail informel tiendra en permanence le GRSP informé de l'état d'avancement des activités suivantes :
 - i) Poursuite du recueil et de l'examen des données accidentologiques ainsi que d'autres données pertinentes, en particulier celles des essais virtuels, pour mieux comprendre pourquoi les risques de blessures diffèrent d'un type

d'occupant à l'autre, l'objectif étant de pouvoir établir une distinction entre les questions qui pourront être directement traitées en actualisant la réglementation relevant du GRSP et celles qui nécessiteront davantage de travaux de recherche ;

- ii) Exploration des techniques les plus récentes en matière d'essais de choc virtuels afin de déterminer si elles peuvent servir à vérifier si la protection des occupants des véhicules est équitable, et amélioration de ces techniques pour renforcer leur utilité ; notamment, évaluation des modèles virtuels du corps humain les plus avancés, en particulier en ce qui concerne leur pertinence pour évaluer plus finement les performances sur le plan de la sécurité au regard de la diversité ;
- iii) Examen des Règlements ONU touchant au comportement au choc et à la protection des occupants (sécurité passive) et de la réglementation connexe, afin de repérer des possibilités d'amélioration des Règlements ONU concernés s'agissant de l'équité dans son acception la plus large ;
- iv) Examen de la réglementation pour déterminer si elle est assez souple pour laisser le champ libre aux avancées techniques en matière de sécurité des occupants que permettront les nouvelles possibilités d'évaluation offertes en particulier par les essais de choc virtuels.

Annexe IX

[Anglais seulement]

List of informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
UN GTR No. 9 on Pedestrian Safety Deployable – Pedestrian Protection Systems (DPPS)	Mr. Jin Seop PARK (Republic of Korea) Email: jspark@kotsa.or.kr	November 2023	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) and vice-chaired by EC, China and Japan Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	December 2023	Japan
Three-dimensional H-point machine	Mr. Luis MARTINEZ (Spain) Phone: +34 91 336 53 00 Fax: +34 91 336 53 02 Email: luis.martinez@upm.es	[...]	
UN GTR No. 13 (HFCV) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) (co-chaired by Japan and vice-chaired by China and the Republic of Korea) Phone: +1 202 366 4026 Email: martin.koubek@dot.gov	June 2023	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO Phone: +39 06 4158 3268 Fax: +39 06 4158 3253 Email: luca.rocco@mit.gov.it	Suspended	
Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES Phone: +34 977 166 020 Fax: ++34 977 166 009 Email: mangles@idiada.com	March 2024	

Annexe X

[Anglais seulement]

Decisions submitted to the silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on Passive Safety, 9 December 2022

Adopted text based on GRSP-72-47-Rev.1 (see paragraph 65 of this report)

<i>Decision</i>		
<i>No.</i>		<i>Decision</i>
1	1	In accordance with Chapter III, Rule 7 of the Rules of Procedure (TRANS/WP.29/690/Rev.1) of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), GRSP considered and adopted the agenda (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/11) proposed for the seventy-second session, the running order (GRSP-72-04) and the annotations (GRSP-72-24-Rev.1).
2	13	GRSP agreed to receive and share more information from contracting parties to reflect if removable Rechargeable Electric Energy Storage System (REESS) approval do not cover replacement units.
3	10	GRSP adopted GRSP-72-01 and GRSP-72-16 and requested the secretariat to submit both proposals, as a full package, as draft Supplement 9 to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint systems) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and to the AC.1. It was further agreed if further discussion would be needed, the official document to the June 2023 session would be re-discussed at the May 2023 session of GRSP.
4	20	GRSP agreed to resume discussion on a revised document (based on GRSP-72-02), solving the remaining lingering issues in square brackets, submitted by the expert from Spain as an official document to the May 2023 session of GRSP.
5	16	GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/29, amended (insertion of adverse effect all along the text of the proposal). The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
6	8	GRSP agreed to resume discussion on a revised proposal introducing provisions for a type of electric axle tabled by the expert from CLCCR in cooperation with the expert from France at its May 2023 session.
7	3	GRSP recommended the proposal of amendment to UN GTR No. 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/16) and the final report (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/17) of the IWG GTR13 Phase 2 both amended (insertion of the last extension of the mandate of the IWG). The secretariat was requested to submit the proposal and the final report as draft Amendment 1 to UN GTR No. 13 for consideration and vote to the Executive Committee of the 1998 Agreement (AC.3) June 2023 session.

Decision

<i>No.</i>	<i>Decision</i>
8	11 GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/15, not amended. The secretariat was requested to submit the proposals as draft Supplement 5 to the original version and Supplement 2 to the 01 series of UN Regulation No. 134 (Hydrogen and Fuel Cells Vehicles) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
9	11 GRSP agreed to resume consideration on the transposition of UN GTR Phase 2 into UN Regulation No. 134 based on a reviewed proposal drafted by the Task Force on this subject at its May 2023 session.
10	10 GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/25, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as part of (see decision 3 above) draft Supplement 9 to the 03 series of UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
11	8 Referring to GRSP-71-05, GRSP agreed to resume discussion at its May 2023 session based on a proposal of amendment tabled by the expert from France (with possible contribution of interested parties) to UN Regulation No. 100 clarifying that the REESS should be tested in two different directions: a) direction of travel of the vehicle and 2) perpendicular to the direction of travel of the REESS
12	2(a) As a follow up of discussion of AC.3 at its November 2022 session, GRSP agreed to suspend discussion on Amendment 3 to UN GTR No. 9 (Head form test) and to reengage in the discussion on the test as the new Amendment 4 when new information would be made available by experts.
13	2(b) GRSP agreed to resume discussion on the draft Amendment 3 to UN GTR No. 9 on deployable pedestrian protection systems (DPPS) at its May 2023 session, based on a consolidated text of the amendments (preamble and text of the regulation combined together) and on a final report of the IWG on DPPS. GRSP requested its expert to provide feedback on GRSP-72-08 and GRSP-72-09 to the expert from the Rep. of Korea before the deadline for submission of official documents (February 20, 2023) of its May 2023 session.
14	7, 12, 14, 16 & 24(i) GRSP considered amendments to UN Regulations Nos. 94, 95 and 137 (GRSP-72-34, GRSP-72-29, GRSP-72-31) to incorporate provisions on hydrogen fuelled vehicles and to UN Regulations Nos. 135 and 153 (GRSP-72-30 and GRSP-72-32) to update already existing provisions to harmonize these UN Regulations to the provisions of UN GTR No. 13 Amendment 1. GRSP requested its experts to provide feedback on the above- mentioned documents to the expert from OICA before the deadline for submission of official documents of its May 2023 session.
15	5 GRSP agreed to defer discussion to its May 2023 session on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/3 waiting the follow-up of a group of interested parties meeting (that would be held in January or February 2023) coordinated by the expert from Japan.
16	10 GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/26, amended (6.3.5.1(c)..for forward-facing ECRS or 185 mm above the origin for rear-facing ECRS and in each case..). The secretariat was requested to submit the proposal as part of (see decision 3 and 10 above) draft Supplement 9 to the 03 series of UN Regulation No. 129 (Enhanced

<i>Decision</i>	
<i>No.</i>	<i>Decision</i>
	Child Restraint Systems) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
17	10 GRSP requested the secretariat to distribute GRSP-72-05-Rev.1 with an official symbol at its May 2023 session.
18	5 GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/25, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 4 to the 08 series of UN Regulation No. 16 (Safety-belts) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
19	5 GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2021/20, amended (dashed lines mark the area where an anti-rotation device, or similar is allowed to protrude: from 200 to 85 mm). The secretariat was requested to submit the proposal as part of (see decision 18 above) draft Supplement 4 to the 08 series of UN Regulation No. 16 (Safety-belts) for consideration and vote at the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
20	5 GRSP agreed to defer discussion to its May 2023 session on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/12.
21	5 GRSP agreed to resume discussion at its May 2023 session on a revised document combining GRSP-72-22 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13, as a new series of amendments. GRSP requested its experts to provide feedback on GRSP-72-22 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/13 to the expert from France before the deadline for submission of official documents of the May 2023 session.
22	5 GRSP agreed to establish an Ad-hoc group led by the expert from Rep. of Korea, with the participation of the experts from France, Germany, Japan, the Netherlands, Spain, OICA and CLEPA to solve the three issues on seat-belt reminders indicated in GRSP-72-13.
23	6 GRSP agreed to resume discussion on ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/20 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/21 at its May 2023 session. Moreover, GRSP agreed as a general principle that: "Not only head restraints on seats, mandatory to be fitted with head restraints according to paragraphs 5.4.1. and 5.4.2. of UN Regulation No. 17, have to be approved. All head restraints fitted on seats under the scope of UN Regulation No. 17 shall be approved." GRSP agreed that a group of interested experts would cooperate to devise a solution steered by Germany
24	21 On the issues indicated in GRSP-72-12 (level of impact safety performance of bumper systems with autonomous driving systems), GRSP agreed to discuss them in the framework of activities of the Task Force Autonomous Vehicle Regulatory Screening (TF AVRS).
25	14 GRSP agreed to discuss GRSP-72-06 within an ad-hoc group lead by the expert from Japan with the participation of the experts from France, Italy and OICA and resume discussion at its May 2023 session, unless the ad-hoc group would provide an updated document for that session. In the mean time the expert from Japan was requested to provide crash data to justify the proposal.
26	17 GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24 not amended. The secretariat was requested to submit the proposals as draft Supplement 2 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 94

Decision

<i>No.</i>	<i>Decision</i>
	(ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/22), draft Supplement 3 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 95 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/23) and as Supplement 3 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 137 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/24) to the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
27	21 GRSP agreed that its Chair, through its highlights of the session, would ask WP.29 to postpone the outcome of results of the TF-AVRS at the June 2023 session of WP.29.
28	19 GRSP agreed to establish the IWG on Equitable Protection of Occupants (former ad-hoc group) and adopted GRSP-72-45-Rev.1 (Terms of Reference of the IWG) that would be reproduced as an annex to the report. Therefore, GRSP requested its Chair to seek endorsement of WP.29 and AC.3 at their March 2023 sessions to the establishment of the IWG.
29	9 GRSP adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18, as amended by GRSP-72-41, and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19 as amended by GRSP-72-44. The secretariat was requested to submit the proposals as Supplement 2 to the 03 Series of Amendments (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/18) and as Supplement 1 to the 04 Series of Amendments (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2022/19) to UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety) to the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.
30	24(d) GRSP agreed to resume consideration on GRSP-72-33 and on the outcome of discussion of a group of interested experts (China, NL, Spain CLEPA and OICA) at its May 2023 session.
31	24(g) GRSP adopted GRSP-72-19-Rev.4 and requested the secretariat to submit it to WP.29 for consideration at its March 2023 session.
32	24(b) GRSP agreed to provide feedback to the expert from Japan (Ambassador of IWVTA) on GRSP-72-07-Rev.1 by the end of January 2023.
33	24(b) GRSP agreed to resume discussion on GRSP-72-15 at its May 2023 session on the basis of the feedback provided by the expert from OICA.
34	24(b) GRSP requested the secretariat to distribute GRSP-72-39 with an official symbol at its May 2023 session.
35	23 The representatives of the contracting parties, present and voting, unanimously elected Mr. M. Koubek (United States of America) as Chair and Mr. H. G. Kim (Republic of Korea) as Vice-Chair for the sessions of GRSP scheduled in the year 2023.
36	17 GRSP adopted GRSP-72-46. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 1 to the 02 series of amendment to UN Regulation No. 135 (Pole side impact) to the June 2023 sessions of WP.29 and AC.1.