


**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-quatorzième session**  
 Genève, 4-8 décembre 2023

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

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	3	3
III. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) (point 2 de l'ordre du jour) Proposition d'amendement 3.....	4–5	3
IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules HFCV) (point 3 de l'ordre du jour).....	6–7	3
V. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques) (point 4 de l'ordre du jour).....	8–11	4
VI. Règlement ONU n° 14 (Ancrages de ceintures de sécurité) (point 5 de l'ordre du jour).....	12–13	5
VII. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour) .....	14–19	5
VIII. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 7 de l'ordre du jour).....	20	6
IX. Règlement ONU n° 94 (Collision frontale) (point 8 de l'ordre du jour) .....	21	6
X. Règlement ONU n° 95 (Collision latérale) (point 9 de l'ordre du jour) .....	22	6
XI. Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques) (point 10 de l'ordre du jour) .....	23	7
XII. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 11 de l'ordre du jour).....	24	7
XIII. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour).....	25–28	7
XIV. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène) (point 13 de l'ordre du jour) .....	29	8



XV.	Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue) (point 14 de l'ordre du jour).....	30	9
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).....	31	9
XVII.	Résolution mutuelle n° 1 (point 16 de l'ordre du jour).....	32–34	9
XVIII.	Protection équitable des occupants du véhicule (point 17 de l'ordre du jour).....	35–36	10
XIX.	Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 18 de l'ordre du jour).....	37	10
XX.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 19 de l'ordre du jour) .	38	11
XXI.	Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 20 de l'ordre du jour) .....	39	11
XXII.	Enfants oubliés dans des véhicules (point 21 de l'ordre du jour).....	40	11
XXIII.	Élection des membres du Bureau (point 22 de l'ordre du jour) .....	41	12
XXIV.	Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour).....	42–52	12
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive.....	42	12
B.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) .....	43–44	12
C.	Points à retenir des sessions de juin et novembre 2023 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules .....	45	13
D.	Machine tridimensionnelle de positionnement du point H .....	46	13
E.	Systèmes de transport intelligents.....	47	13
F.	Protection des autobus à l'avant .....	48	13
G.	Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail de la sécurité passive	49	13
H.	Règlement ONU n° 22 (Casques de protection) .....	50	13
I.	Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de collision par l'arrière)	51	14
J.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session.....	52	14
<b>Annexes</b>			
I.	Informal Documents (GRSP-74-...) .....	16	
II.	Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons).....	19	
III.	Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules HFCV) .....	25	
IV.	Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité).....	26	
V.	Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques).....	28	
VI.	Projet d'amendements au Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) .	29	
VII.	Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène).....	31	
VIII.	Résolution mutuelle n° 1 .....	32	
IX.	Règlement ONU n° 22 (Casques de protection).....	33	
X.	Informal Working Groups .....	34	

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa soixante-quatrième session du 4 au 8 décembre 2023, à Genève, sous la présidence de 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), y ont participé des représentantes et 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 (Royaume des), Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Tchéquie. Des experts de la Commission européenne étaient également présents. En outre, des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont participé à la session : American Automotive Policy Council, Consumers International, European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA), International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

2. On trouvera dans l'annexe I la liste des documents informels de la session.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/25  
Documents informels GRSP-74-02 et GRSP-74-16-Rev.1

3. Le GRSP a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/25), l'ordre d'examen des points (document informel GRSP-74-02) et les annotations (document informel GRSP-74-16-Rev.1). La liste des groupes de travail informels relevant du GRSP figure dans l'annexe X du présent rapport.

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

### Proposition d'amendement 3

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2023/31  
Documents informels GRSP-74-11-Rev.1 et GRSP-74-22-Rev.1

4. L'expert de la République de Corée, Président du groupe de travail informel des systèmes actifs de protection des piétons (groupe DPPS), a présenté le rapport d'étape final du groupe (document informel GRSP-74-11-Rev.1) et la proposition finale d'amendement 3 au Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 9 (ECE/TRANS/WP.29/2023/31 et document informel GRSP-74-22-Rev.1).

5. Le GRSP a adopté la proposition d'amendement 3 au RTM ONU n° 9 (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31), tel que modifiée par l'annexe II du présent rapport, et le rapport final du groupe DPPS (document informel GRSP-74-11-Rev.1), tel que reproduit dans ladite annexe. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition et le rapport final en tant que projet d'amendement 3 au RTM ONU n° 9 pour examen et mise aux voix à la session de juin 2024 du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3).

## IV. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules HFCV) (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26  
Document informel GRSP-74-13

6. L'expert de l'OICA, Secrétaire du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM ONU n° 13, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26 et le document informel GRSP-74-13, proposant des corrections à l'amendement 1 au RTM ONU n° 13

adopté par le WP.29 et le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) à leurs sessions de juin 2023. Le Président du GRSP a précisé que ces corrections visaient à rectifier des erreurs introduites au cours de la rédaction de l'amendement et n'auraient pas d'incidence sur l'utilisation qu'il était proposé de faire du texte réglementaire.

7. Le GRSP a approuvé la proposition et a chargé le secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport, en tant que rectificatif 1 à l'amendement 1 du RTM ONU n° 13 pour examen et mise aux voix à la session de juin 2024 de l'AC.3.

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

*Document(s)* : Documents informels GRSP-74-33-Rev.2 et GRSP-74-35

8. Le Président du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques (groupe EVS) a rendu compte de l'avancement des travaux du groupe de travail au nom des coresponsables techniques (Chine, États-Unis d'Amérique, Japon et Union européenne) et des membres du groupe de la phase 2 du RTM ONU n° 20 (document informel GRSP-74-33). Il a indiqué qu'à sa dernière réunion organisée à Tokyo, le groupe de travail informel n'était pas parvenu à un consensus sur une position techniquement appropriée ou sur une combinaison des positions présentées dans le rapport d'activité (le rapport complet du groupe de travail informel donne le détail des positions). Étant donné que le mandat du groupe de travail informel devait prendre fin à la fin décembre 2023, il a annoncé qu'une session extraordinaire de l'AC.3 était prévue le 20 décembre 2023 pour discuter d'une éventuelle prolongation du mandat, qui permettrait au groupe de poursuivre ses délibérations et d'éventuellement trouver une solution.

9. Le représentant des États-Unis d'Amérique a demandé à ce que le GRSP envisage de recommander à l'AC.3 de prolonger le mandat du groupe de travail informel afin de lui permettre de parvenir à un consensus. Il a ajouté qu'une solution harmonisée et cohérente du point de vue technique pouvait être trouvée si le groupe de travail informel coopérait pour élaborer un plan de travail assorti de jalons et d'un calendrier précis tenant compte des besoins de tous les membres du GRSP.

10. Le représentant de la Commission européenne, s'exprimant au nom des États membres de l'UE, a déclaré qu'ils s'opposeraient à la prolongation du mandat du groupe de travail informel. Il a indiqué que lors de la réunion à Tokyo, la Chine, le Japon, la République de Corée et la Commission européenne avaient convenu d'une solution de compromis. Il a aussi précisé que ces quatre Parties contractantes avaient accepté de travailler au sein d'un groupe distinct organisé par la Commission européenne. Il a annoncé que les travaux étaient ouverts à toutes les Parties contractantes intéressées. En outre, il a ajouté que les quatre Parties contractantes en question demanderaient d'ici à la session de mai 2024 du GRSP la création d'un nouveau groupe dans le cadre de l'Accord de 1958 en vue de modifier le Règlement ONU n° 100. À cette fin, il a présenté un projet de mandat (document informel GRSP-74-35) et a demandé, avec l'appui des États membres de l'UE, qu'un nouveau groupe soit créé sous la responsabilité du GRSP.

11. Le Président a conclu la discussion en indiquant que la prolongation du mandat de groupe de travail informel dans le cadre de l'Accord de 1998 dépendrait de l'issue de la session extraordinaire de l'AC.3, et qu'il incomberait au WP.29 de se prononcer sur l'éventuelle création d'un nouveau groupe de la sécurité des véhicules électriques dans le cadre de l'Accord de 1958.

## **VI. Règlement ONU n° 14 (Ancrages de ceintures de sécurité) (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/27  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/28  
Documents informels GRSP-74-19 et GRSP-74-20

12. L'expert de la Finlande a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/27, qui contenait une proposition de nouvelle série d'amendements au Règlement ONU n° 14 visant à supprimer les dérogations concernant les ceintures de sécurité à deux points d'ancrage. Les experts de la France et de l'Italie ont demandé plus d'informations et d'éléments de preuve. Alors que les experts de la Norvège et de la Suède ont soutenu la proposition, l'expert du Royaume-Uni a demandé des données statistiques supplémentaires à l'appui de la proposition. L'expert de l'Australie a déclaré qu'au vu du manque de soutien pour la proposition, il souhaitait fournir des données supplémentaires afin de clarifier la voie à suivre. Sur proposition du Président du GRSP, le groupe a décidé de reprendre la discussion sur ce sujet à sa session de mai 2024, en s'appuyant sur des données statistiques supplémentaires et une analyse coûts-avantages, afin d'arriver à une décision concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/27.

13. L'expert de l'OICA a présenté un exposé (document informel GRSP-74-20) visant à soumettre à nouveau une proposition (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/28, modifié par le document informel GRSP-74-19) qui permettrait aux occupants d'utiliser d'autres positions assises à condition que cela ne soit pas incompatible avec les prescriptions d'autres Règlements ONU. L'expert de l'Allemagne a souligné la nécessité de lancer des études et de réfléchir à ce sujet avant de présenter une proposition d'amendement en bonne et due forme. L'experte de la France a exprimé son accord. L'expert des Pays-Bas a déclaré qu'il était prématuré d'adopter la proposition. Il a ajouté que le sujet était pertinent et a suggéré de se concentrer sur des questions plus larges (notamment les véhicules autonomes et les nouveaux aménagements intérieurs). Enfin, le GRSP a convenu de la création d'un groupe d'experts intéressés sous la direction de l'Allemagne et de l'organisation d'un atelier (géré par l'OICA). Les experts des Parties contractantes ont été invités à participer à la discussion et à faire connaître leurs préoccupations.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/29  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32  
Documents informels GRSP-74-06, GRSP-74-07, GRSP-74-14  
et GRSP-74-24-Rev.5

14. Le GRSP a souscrit aux conclusions du paragraphe 11, en référence au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/29, qui complétait la proposition relative aux ancrages des ceintures de sécurité et visait à supprimer les dérogations concernant les ceintures de sécurité à deux points d'ancrage dans les autobus et les autocars.

15. L'expert des Pays-Bas a présenté un exposé (GRSP-74-07) concernant une proposition (GRSP-74-06) visant à définir la phase d'évaluation des essais dynamiques de ceintures sur chariot d'essai. Les experts de la France et de la République de Corée ont demandé un délai pour examiner la proposition. L'experte de l'Espagne a fait part de son intention de participer si une équipe spéciale était créée sur ce sujet. Enfin, l'expert des Pays-Bas a annoncé qu'il enverrait par l'intermédiaire du secrétariat un courriel aux experts qui souhaiteraient participer à ce travail.

16. L'expert des Pays-Bas a aussi informé le GRSP du début des travaux des experts intéressés sur la restructuration du Règlement ONU n° 16. La date de la première réunion du groupe avait été fixée aux 9 et 10 janvier 2024 à Bruxelles. Il a ajouté que ces travaux visaient uniquement à découper le Règlement ONU et non à introduire de nouvelles dispositions. Il a conclu en disant que le groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule en avait été informé, et qu'il n'avait pas émis d'objections à ces travaux (voir le paragraphe 43 du présent rapport).

17. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRSP-74-14, préparé par le Groupe spécial des témoins de port de ceinture de sécurité pour traiter les questions liées aux témoins de port de ceinture dans le Règlement ONU n° 16. Il a annoncé que le Groupe spécial se réunirait le 22 janvier 2024 pour réviser le document informel GRSP-74-14 et soumettre une proposition officielle pour la session de mai 2024 du GRSP.

18. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSP-74-31, visant à clarifier les modalités de l'essai d'ouverture de la boucle prescrit au paragraphe 7.8 du Règlement ONU. Il a ajouté qu'il prévoyait de recueillir les commentaires des experts du GRSP sur sa proposition et de soumettre une version révisée de celle-ci à la session de mai 2024. Le GRSP a également noté que si le secrétariat ne recevait pas de nouvelle proposition, il y aurait lieu de confirmer la soumission du document informel GRSP-74-31 en tant que document officiel avant la date limite.

19. L'expert du Japon a présenté le document informel GRSP-74-24-Rev.5 (modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32), qui contenait une proposition visant à prévenir les effets négatifs du mou de la sangle de la boucle des ceintures de sécurité sur la sécurité des occupants du véhicule. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32, tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport. Cependant, étant donné que le travail de découpage du Règlement ONU n° 16 était suspendu, le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 10 d'amendements au Règlement ONU n° 16 aux prochaines sessions appropriées du WP.29 et du Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1), telles qu'indiquées par le groupe d'experts de la restructuration du Règlement ONU n° 16.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2023/15

20. Le GRSP a noté qu'à sa session de novembre 2023, le WP.29 avait renvoyé le document ECE/TRANS/WP.29/2023/15 au GRSP pour qu'il le retravaille (voir le document ECE/TRANS/WP.29/1175, paragraphe 106). L'expert de l'OICA a expliqué que la proposition de complément 1 à la série 10 d'amendements avait déjà été intégrée à la série 11 d'amendements au Règlement ONU n° 17 qui avait été adoptée à la session de novembre 2023 du WP.29. Il a ajouté que ce complément supposerait l'ajout d'une nouvelle disposition qui entrerait en vigueur immédiatement et créerait ainsi des problèmes pour les constructeurs. Par conséquent, il a suggéré que la proposition soit retirée. L'expert de l'Allemagne, auteur du document ECE/TRANS/WP.29/2023/15, a insisté sur le fait que la proposition était toujours nécessaire. Il a proposé de la réviser en vue d'une discussion plus approfondie à la session de mai 2024 du GRSP.

## **IX. Règlement ONU n° 94 (Collision frontale) (point 8 de l'ordre du jour)**

21. Aucune nouvelle information n'a été communiquée.

## **X. Règlement ONU n° 95 (Collision latérale) (point 9 de l'ordre du jour)**

22. Aucune nouvelle information n'a été communiquée.

## **XI. Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques) (point 10 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/36  
Documents informels GRSP-74-34 et GRSP-74-38

23. L'expert des Pays-Bas a présenté à nouveau une proposition (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35 et document informel GRSP-74-38 le modifiant) qui : a) identifiait les véhicules utilitaires lourds équipés d'une chaîne de traction électrique ; et b) confirmait qu'un étiquetage supplémentaire aiderait les services d'urgences à savoir comment s'y prendre face à ce type de véhicules en cas d'incendie. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel GRSP-74-34 en vue de soumettre à nouveau sa proposition (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/36), qui étendrait l'obligation d'identification aux véhicules de catégories M et N équipés d'une chaîne de traction électrique. L'expert de l'OICA a affirmé que les deux propositions étaient difficiles à mettre en œuvre. Il a invité les experts à réfléchir à des solutions autres qu'un étiquetage pour transmettre des informations (par exemple des fiches de secours disponibles sur Internet). L'expert de la Fédération de Russie a insisté sur le fait qu'au vu du faible nombre de véhicules électriques en circulation, il faudrait aussi identifier les voitures particulières. L'expert de l'Australie était d'accord qu'il était nécessaire d'étiqueter tous les véhicules pendant cette période de transition et a donc suggéré de fusionner les deux propositions. L'experte de la France a informé le GRSP que le Programme européen d'évaluation des nouveaux véhicules (EuroNCAP) avait confirmé que les fiches de secours étaient aussi disponibles hors ligne. L'expert des Pays-Bas a noté qu'il n'était pas possible de relier un véhicule donné à des fiches de secours. L'expert de la Commission européenne a suggéré de mettre en attente la proposition jusqu'à ce que l'amendement du Règlement ONU n° 100 concernant la propagation thermique soit finalisé, afin de soumettre tous les amendements ensemble. L'expert des Pays-Bas a précisé que la proposition devait être soumise sans plus tarder. Le GRSP a finalement adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35, tel que modifié par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 100, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

## **XII. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons) (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2023/50  
Document informel GRSP-74-21

24. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSP-74-21 visant à modifier le complément 1 à la série 04 d'amendements (document ECE/TRANS/WP.29/2023/50) adopté à la session de juin 2023 du WP.29 en vue de clarifier la définition de l'expression « tiers de la zone d'impact du pare-brise ». Il a demandé aux experts du GRSP de faire part de leurs observations sur la proposition d'ici à fin février 2024, en vue de la soumission d'une version officielle révisée à la session de mai 2024 du GRSP. Le GRSP a fait observer que, si le secrétariat ne recevait pas de nouvelle proposition, il y aurait lieu de confirmer la soumission du document informel GRSP-74-21 en tant que document officiel avant la date limite.

## **XIII. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants) (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/38  
Documents informels GRSP-73-53, GRSP-74-03, GRSP-74-10,  
GRSP-74-29-Rev.1 et GRSP-74-36

25. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/38 avec un exposé (document informel GRSP-74-36) en vue de réinsérer la référence à la prescription selon laquelle il ne doit y avoir « qu'un seul trajet de la ceinture » pour

l'installation des rehausseurs (paragraphe 6.1.3.4. du Règlement ONU) et de clarifier les situations dans lesquelles les essais dynamiques doivent être faits dans une carrosserie de véhicule ou sur une banquette d'essai. L'expert des Pays-Bas a pleinement soutenu la proposition, qui clarifiait des zones grises de manière à ce que les procédures d'essai soient parfaitement comprises par les services techniques. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/38 sans modification. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que projet de complément 11 à la série 03 d'amendements et de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 129 pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

26. L'expert de la CLEPA a aussi présenté le document informel GRSP-74-03, qui fixait des prescriptions de conception strictes afin de réduire les erreurs d'utilisation des systèmes de retenue pour enfants homologués par type déjà sur le marché qui ont des caractéristiques non autorisées par le Règlement ONU n° 129. Il a demandé aux experts des retours d'information sur ce qui pouvait et devrait être fait à ce sujet. L'expert de la Finlande a informé le GRSP que lorsqu'une telle situation se produisait dans son pays, les autorités de surveillance des marchés intervenaient pour retirer du marché le produit concerné. Le GRSP a décidé de maintenir le document informel GRSP-74-03 à l'ordre du jour de la session de mai 2024 du GRSP en vue d'un examen plus poussé de celui-ci.

27. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRSP-74-10, qui demandait des orientations sur le complément 10 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (document ECE/TRANS/WP.29/2023/120). Il a expliqué que la proposition avait été adoptée par le WP.29 à sa session de novembre 2023 pour clarifier la prescription existante selon laquelle il ne doit y avoir « qu'un seul trajet de la ceinture ». Il a rappelé au GRSP que la proposition visait à aider les autorités d'homologation de type à comprendre la prescription afin de prévenir les risques d'erreur par les utilisateurs finaux des produits. Il a ajouté que les précisions apportées par le complément créeraient une incertitude quant à la validité des homologations de type accordées précédemment au titre de la même série d'amendements, mais sur la base d'interprétations différentes. Il a également indiqué qu'il y aurait de nouveau de l'incertitude au moment de l'extension de ces homologations de type antérieures au complément. Par conséquent, il a demandé aux experts de communiquer des informations à ce sujet pour examen dans le cadre des réunions des autorités d'homologation de type (TAAM). L'expert de la CLEPA a confirmé l'importance du sujet pour le GRSP. Le GRSP a invité ses experts à redoubler de vigilance sur ce type de questions. Le Président du GRSP a été prié de mettre en avant cette question dans son intervention à la session de mars 2024 du WP.29.

28. L'experte de la France a présenté le document informel GRSP-74-29-Rev.1, basé sur un exposé présenté à la session de mai 2023 du GRSP (document informel GRSP-73-53). Elle a rappelé que cette proposition permettrait l'installation d'un appuie-tête sur l'appareillage lors de l'essai dynamique de choc avant sur un coussin d'appoint universel avec un mannequin Q10. Elle a précisé que cela permettrait de mener des essais sans endommager le cou du mannequin. Le GRSP a adopté le document informel GRSP-74-29-Rev.1 tel que reproduit à l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié d'intégrer la proposition au projet de complément 11 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 129 (voir le paragraphe 25 du présent rapport) et au projet de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 129 et de la soumettre pour examen et mise aux voix aux sessions de novembre 2023 du WP.29 et de l'AC.1.

#### **XIV. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène) (point 13 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-12

29. 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-74-12, qui modifiait le Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène). Le GRSP a adopté le document informel GRSP-74-12 tel que reproduit à l'annexe VII du présent rapport.



Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition en tant que rectificatif 1 à la version originale du Règlement ONU n° 134, pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2024 du WP.29 et de l'AC.1.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/34

30. L'expert du Japon a présenté à nouveau une proposition (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/34) visant à modifier les prescriptions relatives au critère de compression du thorax (ThCC) pour le mannequin femme du 5<sup>e</sup> centile dans les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 2 800 kg. L'expert de l'Italie a exprimé son inquiétude quant aux répercussions de cette modification sur le marché de cette catégorie de véhicules, qui est couramment utilisée pour la livraison de marchandises. L'expert de la République de Corée a informé le GRSP que la proposition avait été critiquée dans son pays. L'expert de l'OICA a souligné que la proposition se concentrait principalement sur une situation nationale et non sur celles d'autres pays. L'expert des Pays-Bas a suggéré de définir une approche en deux étapes pour la mise en œuvre des prescriptions proposées pour les pays qui en avaient besoin. Le GRSP a fait remarquer qu'une telle approche pourrait enfreindre le principe de reconnaissance mutuelle des homologations de type délivrées en vertu de l'Accord de 1958. Finalement, le GRSP a décidé d'émettre une réserve pour complément d'étude et de reprendre l'examen de cette proposition à sa session de mai 2024.

## **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)**

31. Aucune nouvelle information n'a été communiquée.

## **XVII. Résolution mutuelle n° 1 (point 16 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33  
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/37  
Documents informels GRSP-74-09-Rev.1, GRSP-74-23-Rev.1  
et GRSP-74-39

32. Conformément aux paragraphes 4 et 5 du présent rapport, les experts de l'Autriche et de la République de Corée ont présenté, au nom du groupe de travail informel, le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33 et le document informel GRSP-74-23-Rev.1 le modifiant, en vue de proposer un additif à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) soumis par le groupe de travail informel pour calculer le délai d'impact de la tête et concernant les dispositions relatives : a) aux modèles de véhicules génériques du système actif de protection des piétons ; et b) à l'élaboration des modèles de véhicules génériques aux fins de la qualification des modèles de corps humain. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33, tel que modifié par l'annexe VIII du présent rapport, et a prié le secrétariat de le soumettre en tant que projet d'amendement 4 à la R.M.1 pour examen et mise aux voix aux sessions de juin 2024 du WP.29 et de l'AC.3.

33. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/37 et le document informel GRSP-74-09-Rev.1 le modifiant, en vue de proposer un nouvel additif à la R.M.1 visant à y modifier les spécifications de la machine tridimensionnelle de positionnement du point H. Cependant, le GRSP a décidé de reporter l'adoption de la proposition à sa session de mai 2024 afin de l'adopter au même moment que les amendements aux Règlements ONU et aux RTM ONU pertinents qui relèvent de la compétence du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité et de soumettre toutes ces propositions aux sessions de novembre 2024 du WP.29 et de l'AC.3.

34. L'expert de l'Allemagne a présenté, au nom de l'équipe spéciale pour l'intégration dans la R.M.1 des mannequins ONU de type Q, le rapport sur l'avancement des travaux de ladite équipe (document informel GRSP-74-39). Le GRSP a noté que les travaux de l'équipe spéciale avaient bien avancé et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2024.

## **XVIII. Protection équitable des occupants du véhicule (point 17 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Documents informels GRSP-74-05, GRSP-74-08 et GRSP-74-30

35. L'experte de la Suède, Présidente du groupe de travail informel de la protection équitable des occupants du véhicule, a présenté un rapport de situation (document informel GRSP-74-05) décrivant les travaux des différentes équipes spéciales du groupe de travail. Elle a souligné que l'une des missions les plus importantes du groupe de travail était de renforcer la réglementation concernée selon un ordre de priorité basé sur la pertinence des types de blessures. Le GRSP a aussi pris note d'une présentation de l'expert des Pays-Bas (document informel GRSP-74-08) dans laquelle il était proposé d'améliorer les procédures d'essai des appuie-tête décrites dans le Règlement ONU n° 17 et le RTM ONU n° 7. L'expert des Pays-Bas a expliqué l'importance de définir et de tester les discontinuités des appuie-tête pour limiter les blessures à la nuque par coup de fouet. L'experte de la Suède a souligné la pertinence de cette question et a ajouté que les travaux en ce sens pouvaient être poursuivis au sein du groupe de travail informel. L'expert de l'Allemagne a suggéré d'établir une meilleure définition des discontinuités. Il a aussi indiqué qu'un atelier sur le sujet avait eu lieu à l'Institut fédéral allemand de recherche routière (BASt), que la question avait été étudiée et qu'une solution avait été trouvée. Il a cependant ajouté que les limites nécessitaient une étude plus approfondie.

36. Le GRSP a par ailleurs pris note d'une présentation par l'expert de la CLEPA (document informel GRSP-74-30) concernant les différences de niveau de protection contre les blessures à la nuque par coup de fouet offert par les sièges aux mannequins hommes de taille moyenne et aux mannequins femmes de taille moyenne. Cette présentation suggérait des améliorations géométriques possibles des sièges ou des appuie-tête. L'expert de la CLEPA a indiqué qu'il s'agissait d'une première étape en vue d'une discussion approfondie de la question. L'expert des Pays-Bas a déclaré que les appuie-tête devaient protéger tout le monde, et que le document informel GRSP-74-30 révélait un point faible des appuie-tête actuels, qui ne protégeaient pas tous les types d'occupants. Il a ajouté qu'une approche harmonisée devrait être définie pour modifier le RTM ONU n° 7 et le Règlement ONU n° 17. Les experts de l'Autriche et de la Suède étaient d'accord avec l'expert des Pays-Bas. L'expert du Canada a soutenu une amélioration en parallèle du RTM ONU n° 7 et du Règlement ONU n° 17. L'expert de l'Allemagne a pleinement soutenu l'idée d'une discussion dans le cadre d'une équipe spéciale du groupe de travail informel de la protection équitable des occupants du véhicule. L'expert des États-Unis a demandé un délai pour mieux étudier la question. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2024.

## **XIX. Sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (point 18 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30  
Document informel GRSP-74-01

37. L'experte de l'Espagne, Présidente du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et par autocar (groupe STCBC), a présenté le rapport sur l'état d'avancement des travaux du groupe (document informel GRSP-74-01). Elle a confirmé que la deuxième phase du Règlement ONU concernerait les systèmes de retenue pour enfants en combinaison avec des ceintures de sécurité à deux points d'ancrage. Elle a précisé qu'il ne serait pas permis d'installer des composants distincts sur un système de retenue pour enfants, ni de combiner des ceintures à deux points d'ancrage avec une sangle de fixation supérieure ou une jambe de force. Elle a en outre décrit les travaux en cours et

ceux à venir du groupe STCBC sur les procédures d'essai. Enfin, elle a présenté une proposition de mandat révisé du groupe (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30). Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de mai 2024 et a approuvé le mandat révisé du groupe STCBC (document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/30) sans modification. Ledit mandat serait présenté par le Président du GRSP pour validation à la session de mars 2024 du WP.29.

## **XX. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 19 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2023/86  
Document informel GRSP-74-32

38. L'expert de l'Allemagne, Président de l'équipe spéciale chargée de l'examen des règlements sous l'angle de la conduite automatisée (équipe AVRS) du GRSP, a présenté le document informel GRSP-74-32, qui expliquait le résultat des travaux de ladite équipe. Il a expliqué qu'un premier rapport au WP. 29 (ECE/TRANS/WP.29/2023/86) avait été traduit et soumis à nouveau sous la cote ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/18. Ce rapport, qui contenait des résultats globaux et des fiches synthétiques pour chaque Règlement examiné, avait été ensuite adopté par le WP.29 à sa session de juin 2023. Il a ajouté que tous les groupes de travail pouvaient commencer à rédiger des projets d'amendements aux « Règlements prioritaires » proposés. Il devrait présenter les délais pour modifier ces règlements à la session de mai 2024 du WP.29. Il a précisé que la coordination entre les groupes devrait se poursuivre afin d'obtenir des définitions, des traductions et des solutions communes aux problèmes partagés par les différents groupes de travail. Il a aussi informé le GRSP des résultats de la réunion des présidents et présidentes des équipes spéciales sur l'examen des règlements sous l'angle de la conduite automatisée, qui a eu lieu à Paris les 16 et 17 octobre 2023. Il a indiqué qu'à l'issue de cette réunion, le WP.29 avait reconnu l'urgence d'étudier la question des véhicules automatisés et de leur classification avant mars 2024. Il a ajouté qu'au vu de la complexité des catégories de véhicules au titre tant de l'Accord de 1958 que de l'Accord de 1998, les groupes d'experts estimaient que les travaux devraient commencer immédiatement, avec une première réunion en janvier 2024 et un premier rapport au WP.29 en mars 2024. Il a donc annoncé qu'une convocation à une réunion des experts de l'équipe AVRS serait bientôt envoyée aux membres du GRSP.

## **XXI. Stratégie du Comité des transports intérieurs (point 20 de l'ordre du jour)**

39. Aucune nouvelle information n'a été communiquée.

## **XXII. Enfants oubliés dans des véhicules (point 21 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-15

40. L'expert de l'Australie a rappelé les discussions précédentes menées au sein du GRSP et du WP.29, et a conseillé de veiller à ce que les travaux avancent au lieu de tourner en rond. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRSP-74-15, qui rappelait au GRSP les discussions mentionnées précédemment, et a souligné que le débat réglementaire sur cette question devrait inclure les véhicules de transport de personnes et les autobus transportant des enfants. Il a aussi ajouté que les discussions ne devaient pas s'enliser, mais avancer rapidement. L'expert du Canada a proposé de créer un groupe spécial doté d'un mandat clair. L'expert des États-Unis a appuyé la proposition de l'expert du Canada. Les experts de l'Australie et de la République de Corée ont proposé de coprésider le groupe. L'expert de la Chine a informé le GRSP que le Programme chinois pour l'évaluation d'automobiles neuves (China NCAP) disposait déjà de protocoles d'essai pour les équipements d'origine destinés à détecter la présence d'enfants. Il a proposé

d'assurer également la coprésidence du groupe. Le GRSP a demandé à son Président de présenter cette initiative pour validation à la session de mars 2024 du WP.29 avant la reprise des discussions à ce sujet à sa session de mai 2024.

### **XXIII. Élection des membres du Bureau (point 22 de l'ordre du jour)**

41. 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 2024.

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

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

*Document(s)* : Document informel GRSP-74-18

42. L'expert du Japon a présenté le document informel GRSP-74-18, qui portait sur les poids lourds comportant une couchette dans leur cabine. Comme il n'y avait pas encore de règlements de sécurité concernant cette question au Japon, il a demandé aux participants s'ils avaient des commentaires à formuler qui pourraient servir de base à l'examen et à la discussion des prescriptions dans son pays. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion à ce sujet à sa session de mai 2024 et a demandé à ses experts d'adresser leurs observations à l'expert du Japon.

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

*Document(s)* : Documents informels GRSP-72-07-Rev.1, GRSP-73-58 et GRSP-74-26

43. 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 le groupe travaillait sur la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 0, qui avait été adoptée à la session de novembre 2023 du WP.29. Il a ajouté que cette série prenait en considération les dernières séries d'amendements aux Règlements ONU n° 12, 127 et 135, entrées en vigueur en janvier 2023. Il a rappelé à l'attention du GRSP le document informel GRSP-72-07-Rev.1 relatif à l'interprétation de l'expression « preceding series of amendments » (singulier ou pluriel) qui apparaît dans les dispositions transitoires des Règlements ONU. Il a indiqué au GRSP que la question avait été discutée au sein du groupe IWVTA en vue d'une nouvelle soumission à la session de mars 2024 du WP.29. Enfin, il a informé le GRSP qu'à la session de juin 2023 du groupe IWVTA, les membres du groupe n'avaient formulé aucune objection ou observation au sujet du découpage du Règlement ONU n° 16.

44. Le GRSP a repris ses échanges sur la marque d'identifiant unique (UI). L'expert du CITA a présenté le document informel GRSP-74-26, qui visait à clarifier le concept d'UI. L'expert des Pays-Bas a exprimé l'avis général selon lequel il n'était pas nécessaire d'intégrer l'UI aux Règlements ONU relevant de la compétence du GRSP. Il a donc fait valoir, comme l'avait fait auparavant l'experte de l'Espagne, (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/73, paragraphe 55), qu'il serait plus réaliste de modifier l'Accord de 1958 plutôt que de modifier chaque Règlement ONU pour interdire la marque d'identifiant unique. L'expert de l'OICA était d'accord avec celui des Pays-Bas. Enfin, le GRSP a adopté le document informel GRSP-73-58 présenté par les experts du CITA et a décidé de l'envoyer au groupe de travail informel de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type en tant que dernière délibération du GRSP sur la question.

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

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-17

45. Le secrétariat a rendu compte des 190<sup>e</sup> et 191<sup>e</sup> sessions du WP.29.

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

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-37

46. L'expert des Pays-Bas s'est appuyé sur les débats tenus au titre du point 16 de l'ordre du jour (voir le paragraphe 33) pour présenter une proposition d'autorisation (document informel GRSP-74-37) visant à adapter les RTM ONU nos 6, 7 et 14 aux progrès techniques, le but étant de supprimer les références à la machine tridimensionnelle de positionnement du point H et de faire figurer les schémas et spécifications y relatifs dans la R.M.1. Le GRSP a adopté le document informel GRSP-74-37 et a prié le secrétariat de le soumettre à la session de mars 2024 de l'AC.3.

### **E. Systèmes de transport intelligents**

47. Aucune nouvelle information n'a été communiquée.

### **F. Protection des autobus à l'avant**

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-25

48. L'expert de la Norvège a fourni dans le document informel GRSP-74-25 des statistiques couvrant la période de 2013 à 2022. L'experte de la France a appuyé ces travaux et a indiqué que les données de son pays révélaient le même problème. L'expert du Royaume-Uni a lui aussi soutenu ces travaux, mais a demandé à pouvoir examiner plus en détail les données disponibles. Enfin, les experts de la Finlande, de la France, de l'Italie, du Royaume-Uni et de la Suède ont soutenu ces travaux. Le GRSP a demandé à ses experts de fournir des données plus détaillées à sa session de mai 2024 et a prié le secrétariat de présenter un rapport à ce sujet à la session d'avril 2024 du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité.

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

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-27-Rev.1

49. Le GRSP a adopté le document révisé présentant ses priorités pour l'année 2024 (document informel GRSP-74-27-Rev.1) et demandé au secrétariat de le soumettre pour examen à la session de mars 2024 du WP.29.

### **H. Règlement ONU n° 22 (Casques de protection)**

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-04-Rev.1

50. L'expert de l'Italie a présenté le document informel GRSP-74-04-Rev.1, qui introduisait un simulacre de haut-parleur alternatif pour les essais de casques. Le GRSP a adopté le document informel GRSP-74-04-Rev.1, tel que reproduit à l'annexe IX du présent rapport, et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 3 à la série 06 d'amendements au Règlement ONU n° 22, pour examen et mise aux voix à leurs sessions de juin 2024.

## **I. Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et sécurité de la chaîne de traction électrique en cas de collision par l'arrière)**

*Document(s) :* Document informel GRSP-74-28

51. L'experte de la France a présenté le document informel GRSP-74-28, qui visait à actualiser les prescriptions du Règlement ONU n° 153 relatives à la sécurité électrique à la suite d'un accident. Elle a expliqué que la proposition avait été soumise pour information et observations, comme base d'une proposition officielle révisée devant être présentée à la session de mai 2024 du GRSP. Le GRSP a par ailleurs noté que si le secrétariat ne recevait pas de nouvelle proposition, il y aurait lieu de confirmer la soumission du document informel GRSP-74-28 en tant que document officiel avant la date limite.

## **J. Ordre du jour provisoire de la prochaine session**

52. La soixante-quinzième session du GRSP devrait se tenir à Genève, du 27 (14 h 30) au 31 mai (12 h 30) 2024. Le GRSP a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat était fixée au 4 mars 2024, soit douze semaines avant la session. Sur la base de la liste des décisions prises, le GRSP devrait suivre l'ordre du jour suivant :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons) : Proposition d'amendement 3.
3. Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible).
4. Règlement technique mondial ONU n° 20 (Sécurité des véhicules électriques).
5. Règlement ONU n° 14 (Ancrages de ceintures de sécurité).
6. Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité).
7. Règlement ONU n° 17 (Résistance mécanique des sièges).
8. Règlement ONU n° 94 (Protection contre la collision frontale).
9. Règlement ONU n° 95 (Protection contre la collision latérale).
10. Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques).
11. Règlement ONU n° 127 (Sécurité des piétons).
12. Règlement ONU n° 129 (Systèmes améliorés de retenue pour enfants).
13. Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène).
14. Règlement ONU n° 137 (Choc avant, l'accent étant mis sur les systèmes de retenue).
15. Règlement ONU n° 145 (Ancrages ISOFIX).
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. Enfants oubliés dans des véhicules.
22. Machine tridimensionnelle de détermination du point H.

23. Questions diverses :
- a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive ;
  - b) Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) ;
  - c) Points à retenir de la session de mars 2024 du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules ;
  - d) Systèmes de transport intelligents ;
  - e) Protection des autobus à l'avant ;
  - f) Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail de la sécurité passive.

## Annexe I

[Anglais seulement]

**Informal Documents (GRSP-74-...)**

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
01	Spain	18	E	Status Report of the Informal Working Group on Safer Transport of Children in Buses and Coaches (IWG-STCBC)	(a)
02	GRSP Chair	1	E	Running order of the 74 <sup>th</sup> session of the Working Party on Passive Safety	(a)
03	CLEPA	12	E	Ensuring CRS compliance with UN Regulation No. 129	(a)
04/ Rev.1	Italy	21	E	Proposal of Supplement 03 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(d)
05	IWG EqPO	17	E	Report to the 74th session of GRSP	(a)
06	Netherlands	6	E	Proposal for supplement 1 to the [09] Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(c)
07	Netherlands	6	E	Definition of rebound phase in UN Regulation No. 16 dynamic test	(a)
08	Netherlands	17	E	IWG EqOP Improvement to existing Regulation UN Regulation No. 17, 10 series of amendments	(a)
09/ Rev.1	Netherlands	16	E	Proposal for Amendment 5 of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements	(c)
10	Netherlands	12	E	Guidance supplement 10 to 03 series of UN Regulation No. 129 (ECE/TRANS/WP.29/2023/120)	(a)
11/ Rev.1	IWG on DPPS	2	E	Draft Final Report on the Development of Amendment 3 to UN Global Technical Regulation No. 9 (PEDESTRIAN SAFETY)	(d)
12	TF R134	13	E	Proposal for a corrigendum 1 to the original series of amendments and to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 134 (Hydrogen fuel-cell vehicles)	(d)
13	IWG GTR13 PH2	3	E	Proposal for the amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26, proposal for Corrigendum 1 to Amendment 1 to UN Global Technical Regulation n° 13 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles)	(d)



<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
14	UN SBR ad-hoc group	6	E	Proposal for the 10 Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(c)
15	Rep. of Korea	21	E	Heatstroke accident data in buses carrying children	(a)
16/ Rev.1	secretariat	1	E	Annotated Provisional Agenda for the Seventy-Fourth Session	(a)
17	secretariat	23(c)	E	Highlights of the June and November 2023 sessions of WP.29	(a)
18	Japan	23(a)	E	Use of a Bed in Trucks While Running	(a)
19	OICA	5	E	Proposal for: Supplement 10 to the 07 Series of Amendments, Supplement 02 to the 08 Series of Amendments and Supplement 03 to the 09 Series of Amendments of UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(c)
20	OICA	5	E	UN Regulation No. 14 : Proposal on Alternative Anchorage Positions	(a)
21	OICA	11	E	Supplement 2 to the 04 series of amendments (and Supplement 3 to the 03 series of amendments) of UN Regulation No. 127 (Pedestrian safety)	(b)
22/ Rev.1	Rep. of Korea	2	E	Proposal for Amendment 3 to UN Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian safety) - Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31	(d)
23/ Rev.1	Rep. of Korea	16	E	Proposal for Amendment 4 of the Mutual Resolution No. 1 (M.R.1) of the 1958 and the 1998 Agreements - Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33	(d)
24/ Rev.5	Japan	6	E	Proposal for the 10 Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(d)
25	Norway	23(f)	E	Frontal protection in buses	(a)
26	CITA	23(b)	E	74th GRSP Some thoughts about the Unique Identifier 4th – 8th December 2023	(a)
27/ Rev.1	secretariat	16	E	Future Work of the Working Party on Passive Safety	(d)
28	France	23(i)	E	Proposal for the 1 series of amendments to UN Regulation No. 153 (Fuel system integrity and electric power train safety at rear-end collision)	(a)
29/ Rev.1	France	12	E	Proposal for Supplement 11 to the 03 series of amendments and Supplement 1 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems)	(d)

<i>No.</i>	<i>Transmitted by</i>	<i>Agenda item</i>	<i>Language</i>	<i>Title</i>	<i>Follow-up</i>
30	CLEPA	17	E	Inf EqOP - WHIPLASH improvements for small occupants	(a)
31	Allemagne	18	E	Proposal for supplement 1 to the [09] Series of Amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(b)
32	TF-AVRS	19	E	Status Report of Task Force Automated Vehicles Regulatory Screening of UN Regulations and GTRs under responsibility of GRSP	(a)
33/ Rev.2	Chair of IWG EVS	4	E	Technical Report on the Development of Amendment 1 to UN Global Technical Regulation No. 20, Phase 2 (Electric Vehicle Safety)	(a)
34	Russian Federation	10	E	xEV identification	(a)
35	EC	4	E	Terms of Reference for the Ad-hoc Special Interest Group on model regulation regarding the safety of electric vehicles with a focus on thermal propagation requirements	(b)
36	CLEPA	12	E	Explanatory presentation to .../GRSP/2023/38 – Clarification of test bench vs. bodyshell testing	(a)
37	Netherlands	23(d)	E	Request for authorization to develop amendments to UN GTRs Nos. 6, 7 and 14	(d)
38	Netherlands	10	E	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35	(d)
39	IWG GTR20 PH2	16	E	Status Report Task Force for the implementation of Q UN-Dummies into M.R.1 (TF-QUN)	(a)
40	Japan	6	E	The Idea of the contents about Amendment of R16	(a)

*Notes:*

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

## Annexe II

### Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons)

#### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31 (par. 5)

*Partie I, Justifications techniques,*

233. Le groupe DPPS a tenu des réunions aux dates suivantes :

...

(z1) 8 et 9 novembre 2023 : réunion en ligne.

247. L'expert... jambe d'essai. **La FlexPLI** ayant également été choisie comme élément de frappe dans le cadre des essais, et la zone d'impact du pare-chocs...

...

249. L'expert de l'OICA... **entre la ligne de référence du bord d'attaque du capot et la ligne de référence latérale, ...**

...

254. L'expert du Japon a présenté **des essais sur des cadavres, ...**

...

#### 4. Procédures d'essai pour les DPPS et sélection de l'élément de frappe dans le cadre des essais

267. Pour... avec la **FlexPLI, qui représente** le bas des jambes... au tibia. Le choix de la **FlexPLI** comme élément de frappe...

268. On a estimé que... La plupart des propriétés de la **FlexPLI** étaient jugées très fiables en raison des caractéristiques de conception de la jambe. Néanmoins, deux études complémentaires ont été menées pour s'assurer que la rigidité était biofidèle et reproductible.

269. La première étude, ... la **FlexPLI** avait...

271. Le groupe de travail informel a conclu que la **FlexPLI** était actuellement...

276. Pour qu'un **DPPS**...

288. En ce qui concerne... **À cet égard, pour des raisons de probabilité et de praticité, il est supposé que le délai d'impact de la tête s'allonge en fonction de l'augmentation de la longueur développée.** À l'issue d'échanges de vues...

292. Sachant que... la **FlexPLI**, également...

293. Certains... où la **FlexPLI** entre en contact avec...

10. Liste des documents examinés par l'équipe spéciale et le groupe DPPS sur l'amendement 3 au RTM ONU n° 9

...

IWG-DPPS-26-01	2	Draft_agenda
IWG-DPPS-26-02	1	Draft minutes
IWG-DPPS-26-03	1	GTR9-03 DPPS amendment draft – last modifications with comments
IWG-DPPS-26-04	1	GTR9-03 DPPS amendment draft – consolidated last modifications-clean
IWG-DPPS-26-05	1	GTR9-03 DPPS final status report – updated for Dec23 GRSP
IWG-DPPS-26-06		MR1 amend 4 draft – consolidated last modifications

*Partie II, texte du Règlement,*

3.19 « Zone de détection », la zone où doit s'effectuer la détection d'un piéton en vue **du déclenchement du** dispositif actif de protection des piétons. ... **une distance de 42 mm** ...

...

3.35 « Délai de détection (ST) »... **(FlexPLI)** avec...

3.40.3 « Essai combiné » : série **mixte** d'essais... soit **de manière** statique, soit **de manière** dynamique.

3.41 « Temps de l'essai » **pour la contrainte de temps en mode statique : ... (voir fig. 1-2 de l'annexe 1).**

3.42 « Total temps de réponse (TRT) »... la **FlexPLI** avec ... pour la première fois sa hauteur de déploiement maximale. Ce temps correspond à la somme du délai de détection et du délai de déploiement.

## Annexe 1

### Procédure d'essai applicable aux systèmes actifs de protection des piétons

#### 1. Conditions préalables

Si les conditions préalables qui suivent sont toutes réunies, on met le véhicule à l'essai avec le **DPPS** activé comme prévu (**comme décrit ci-dessous**) pour la zone d'impact de la tête d'essai dans sa totalité.

- a) Si  $HIT\_d < TRT$ , l'essai **avec la tête d'essai** s'effectue de manière **dynamique** ;
- b) Si  $HIT\_d \geq TRT$ , l'essai **avec la tête d'essai** peut s'effectuer soit de manière statique à une hauteur ne dépassant pas la hauteur de la position déployée, soit de manière **dynamique**.

1.1 Si telle ou telle... le véhicule doit être soumis à l'essai avec le **DPPS**...

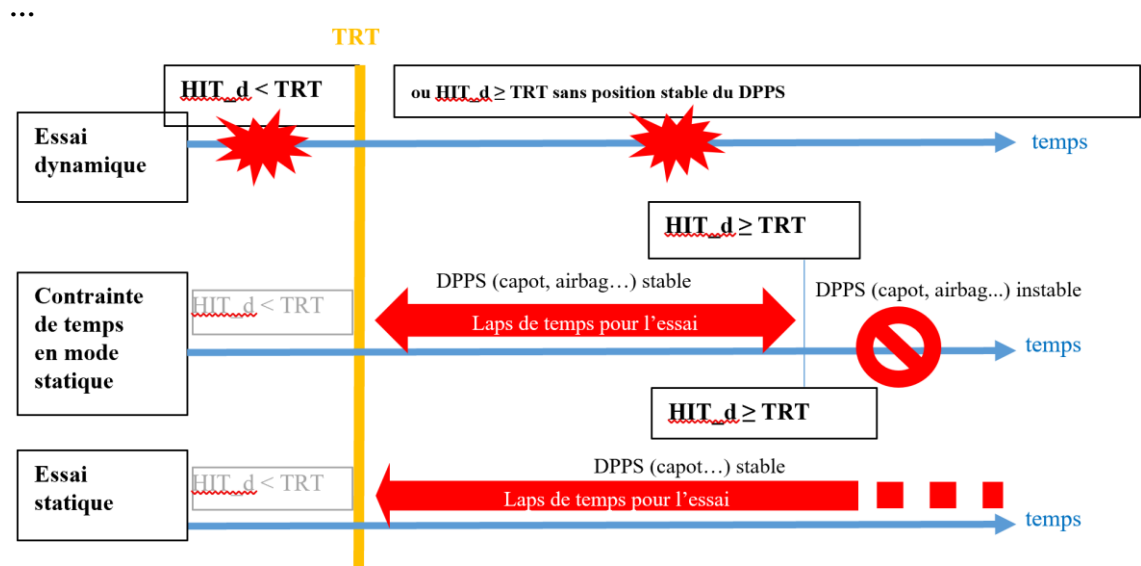
- 1.2.2 Informations relatives au déploiement :
- ...
- e) Informations relatives au temps de réponse total (délai de détection et délai de déploiement présentés séparément) (**s'agissant** des essais dynamiques, **seul** le délai de détection doit être indiqué) ;
- f) Évolution de la stabilité du dispositif (diagramme de la pression ou de la force en fonction du temps, par exemple) (**ces informations ne sont demandées que pour les essais statiques**).
- ...
- 1.5 Le modèle de corps humain doit être qualifié conformément à l'additif 5 à la R.M.1. ... aux dispositions de l'annexe 2 **du présent Règlement**.
- 1.6 Vérification... délai de détection et délai de déploiement, comme le montre...
- 1.7.1.1 Aux fins de... la **FlexPLI**, conformément...
- 1.7.2 Un essai avec la **FlexPLI** doit être réalisé à la vitesse nominale (**11,1 m/s**) sur l'axe médian du véhicule (Y0).
- 1.7.3 Si... mais en deçà de la **vitesse minimale**...
- 2.1 Le temps de réponse total... la **FlexPLI**, le véhicule se déplaçant à... le long de son axe médian (**Y0**).
- 2.2 Le délai de détection... dans le présent Règlement et **sur l'axe médian du véhicule** (Y0).

### 3. Tolérances

Pour les essais de vérification décrits aux sections 1.7 et 2 de l'annexe 1, réalisés avec la **FlexPLI**, ... :

- 4.1 Essai statique
- Si le... Dans ce cas, les essais **avec la tête d'essai**...
- Si... les essais **avec la tête d'essai**...
- 4.1.1 Si... pour la **plus petite taille de piéton sélectionnée, telle que définie** à l'annexe 2, ...
- 4.1.2.1 **Contrainte de temps liée à la force de résistance (mode statique) :**
- Lorsqu'on... de l'**élément de frappe tête d'essai** doit être tel que..

Figure 1-2  
**Chronologie de l'essai dynamique, de la contrainte de temps en mode statique et de l'essai statique représentant les conditions réelles**



4.2.1.2. Pour pouvoir réaliser un essai dynamique, on doit connaître  $HIT_s$  et le délai de détection **ST**

...

b) Le délai de détection (ST)... **sur l'axe médian** du véhicule (Y0).

### 4.3 Essai combiné

...

Si..., comme dans **la partie A** de... comme dans **la partie B** de la figure 1-1, ...

Tableau 2-3  
 Simulations de  $HIT_d$  sur des DPPS déployés

Tableau 2-4  
 Simulations de  $HIT_s$  sur des DPPS non déployés

**Texte adopté sur la base du document informel GRSP-74-11-Rev.1  
(par. 5)**

**Rapport final sur l'état d'avancement de l'élaboration  
de l'amendement 3 au RTM ONU n° 9 (Sécurité des piétons)  
sur les systèmes actifs de protection des piétons**

**I. Introduction**

1. La République de Corée a demandé au GRSP, ainsi qu'au WP.29 et à l'AC.3, de transformer l'équipe spéciale des systèmes actifs de protection des piétons en groupe de travail informel (groupe DPPS). Le WP.29 et l'AC.3 ont approuvé cette demande à leurs 174<sup>e</sup> et cinquante-deuxième sessions, en mars 2018.
2. Aux 184<sup>e</sup>, 187<sup>e</sup> et 190<sup>e</sup> sessions du WP.29, le WP.29 et l'AC.3 ont approuvé la prolongation du mandat du groupe jusqu'en novembre 2022, puis novembre 2023 et enfin jusqu'en mai 2024.

**II. Objectifs du groupe de travail informel**

3. L'objectif du groupe DPPS était d'élaborer des propositions de procédures d'essai pour les systèmes actifs de protection des piétons (DPPS). Toutefois, il a également décidé d'élaborer au besoin de nouvelles prescriptions, plus détaillées, afin que la nouvelle procédure garantisse que les systèmes déployables s'activent comme prévu pour protéger les piétons et les autres usagers de la route vulnérables, et qu'ils offrent au minimum le même niveau de protection aux piétons et aux autres usagers de la route vulnérables que les systèmes non déployables. En conséquence, des amendements aux sections pertinentes du RTM ONU n° 9 ont été proposés.

**III. Résumé des activités du groupe de travail informel**

4. L'organisation du groupe de travail informel a été confirmée comme suit :
  - Président : Jinseop PARK (République de Corée/Korea Testing and Research Institute (KATRI))
  - Secrétaire :
    - Première et deuxième réunions du groupe : Thomas Kinsky (Opel/Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)) ;
    - De la troisième à la vingt-sixième réunion du groupe : Irina Dausse (Renault/Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)).

Plusieurs sous-groupes ont été formés afin de faciliter les discussions techniques approfondies menées sur l'élément de frappe de vérification, la tête d'essai, la zone de détection, la qualification des modèles de corps humain et la procédure de simulation, etc.

5. Les modèles de véhicules génériques et la nouvelle procédure de qualification des modèles de corps humains sont disponibles dans l'additif 5 de la R.M.1 et sont susceptibles d'être mis à jour, sous réserve de la disponibilité de nouvelles versions des logiciels et de l'accord du GRSP.
6. À l'avenir, les travaux sur les DPPS pourraient inclure les activités suivantes :
  - Détermination du délai d'impact de la tête selon une approche générique ou au moyen d'essais physiques sur des mannequins ;
  - Autres sujets de réflexion (par exemple, capteurs sans contact, incidence du poids du corps, protection à des vitesses plus élevées).

7. Vingt-six réunions se sont tenues en Europe (majoritairement en ligne, ainsi qu'à Bruxelles, Francfort, Genève, Londres et Paris).

8. Des représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Commission européenne, de l'Espagne, des États-Unis d'Amérique, de la France, de l'Italie, du Japon, des Pays-Bas, de la République de Corée, du Royaume-Uni, de l'European Association of Automotive Suppliers (CLEPA) et de l'OICA ainsi que des experts indépendants ont participé à ces réunions.

9. Le groupe de travail informel a soumis au GRSP les rapports ou propositions ci-après :

<i>Référence</i>	<i>Titre</i>
IWG-DPPS-1-03	Terms of Reference for the informal working group of DPPS of GTR No.9, Pedestrian Protection
GRSP-71-26	Intermediate Status report
GRSP-72-11	2nd status report
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/31	Proposition d'amendement 3 au Règlement technique mondial ONU n° 9 (Sécurité des piétons)
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33	Proposition d'amendement 4 à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) de l'Accord de 1958 et de l'Accord de 1998
GRSP-74-22	GTR9-03 informal document complement
GRSP-74-23	MR1 informal document complement
GRSP-74-11	IWG-DPPS final status report on the development of Amendment 3 to UN Global Technical Regulation No. 9 (Pedestrian Safety)



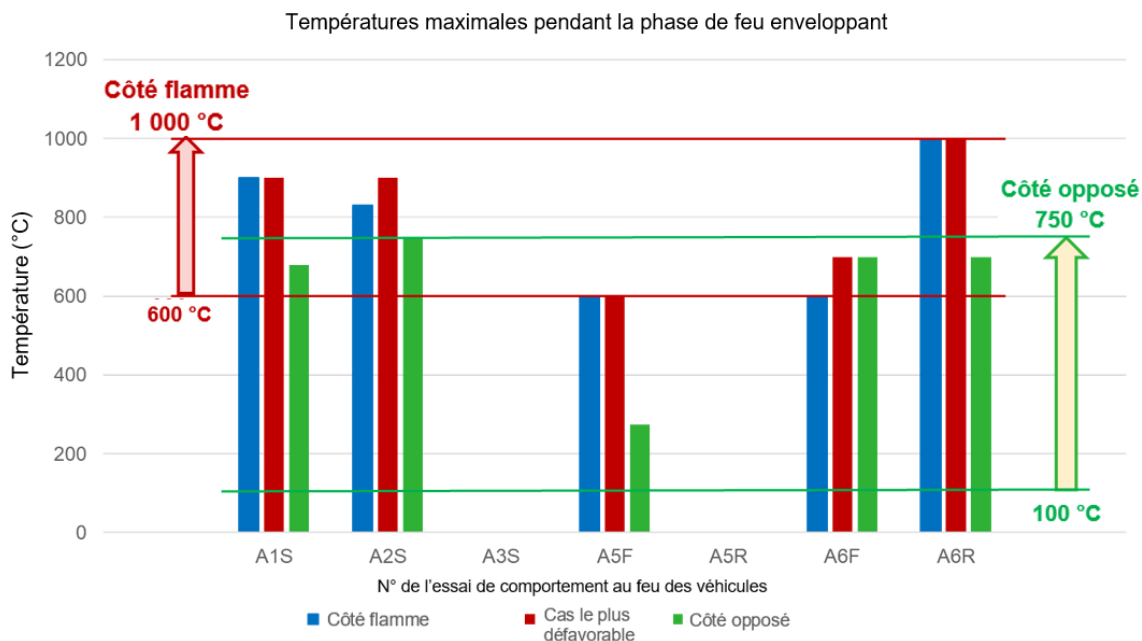
## Annexe III

## Règlement technique mondial ONU n° 13 (Véhicules HFCV)

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/26  
(par. 7)

Figure 12 au paragraphe 88, lire (correction des légendes, pas de modification des valeurs) :

«



».

## Annexe IV

## Règlement ONU n° 16 (Ceintures de sécurité)

## Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/32 (par. 19)

Paragraphe 5.3.2, lire :

« 5.3.2 Un numéro d'homologation de type doit être attribué à chaque type de véhicule homologué **conformément à l'annexe 4 de l'Accord de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3)**. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 8.2.3 à 8.2.3.2, libellés comme suit :

« 8.2.3 Les prescriptions **ci-dessous** relatives à la sangle reliant la boucle à l'ancrage effectif sur les sièges **ne s'appliquent qu'aux places arrière** des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>.

8.2.3.1 L'écart entre la longueur réelle de la sangle et la distance rectiligne qui sépare **le point EA et le point Bd** doit être inférieur ou égal à **80 mm**.

**Le véhicule physique, des pièces du véhicule, des dessins ou des données 3D, au choix du constructeur, peuvent être produits à l'appui du respect des prescriptions ci-dessus.**

Le... par le constructeur...

8.2.3.2 Les prescriptions du 8.2.3.1 **ne s'appliquent pas** si l'une quelconque des conditions suivantes est remplie ;

- a) **La ceinture de sécurité est munie d'un dispositif de précharge ;**
- b) **Le constructeur démontre, à la satisfaction du service technique et au moyen de données expérimentales, de données de simulation ou de calculs informatique de résistance, que les résultats des essais réalisés sur la boucle de la sangle correspondent aux résultats obtenus en application de la disposition énoncée à l'alinéa c) ci-dessous ;**
- c) Lorsque la sangle de la boucle est testée à l'aide de la méthode décrite à l'annexe 19 du présent Règlement, le point de bouclage ne doit pas se déplacer de plus de 80 mm avec une charge de traction de 1 000 N +/- 50 N. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 15.7 à 15.7.5, libellés comme suit :

« ...

15.7.1 ...

15.7.2 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accepter les homologations de type accordées pour des véhicules, des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue au titre de l'une quelconque des séries précédentes d'amendements audit Règlement et délivrées pour la première fois avant le [1<sup>er</sup> septembre 2026], à condition que les dispositions transitoires desdites séries d'amendements prévoient cette possibilité.**

15.7.3 ...

15.7.4 ...

15.7.5 ... ».

---

*Ajouter la nouvelle annexe 19, libellée comme suit :*

« Annexe 19 Méthode d'essai de traction de la sangle de la boucle

1. Généralités
- 1.1 La procédure d'essai décrite dans la présente annexe doit être utilisée pour l'essai de traction de la sangle de la boucle visé au **paragraphe** 8.2.3.2 du présent Règlement.
- 2.2 Fixer..., de sorte que la distance entre le point de bouclage et le point EA soit la même que la distance rectiligne entre le point EA et le point Bd énoncée au **paragraphe** 8.2.3.1 du présent Règlement.
- ...
- 2.4** Effectuer... ».

## Annexe V

### Règlement ONU n° 100 (Véhicules électriques)

#### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/35 (par. 23)

*Ajouter les nouveaux paragraphes 12.5 à 12.9, libellés comme suit :*

- « 12.5. À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ONU ne pourra refuser d'accorder des homologations de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 04 d'amendements ou d'accepter des homologations ainsi délivrées.
- 12.6. À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements et délivrées pour la première fois le 1<sup>er</sup> septembre 2026 ou après cette date.
- 12.7. Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2027, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU devront accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements et délivrées pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> septembre 2026.
- 12.8. À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2027, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements.
- 12.9. **Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.8, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer de reconnaître les homologations de type délivrées au titre de la série 03 d'amendements audit Règlement pour les véhicules ou les systèmes pour véhicules non visés par les modifications apportées par la série 04 d'amendements. ».**

*Les paragraphes 12.5 et 12.6 deviennent les paragraphes 12.10 et 12.11.*

## Annexe VI

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

#### Texte adopté sur la base du document informel GRSP-74-29-Rev.1 (par. 28)

Ajouter le nouveau paragraphe 7.1.3.1.1.8, libellé comme suit :

« 7.1.3.1.1.8. Lors de l'essai d'un coussin d'appoint dans le cadre des essais de choc avant sur banquette prescrits à l'annexe 6, le dispositif facultatif de protection du mannequin décrit au paragraphe 3.4 de l'annexe 6 peut être monté sur la banquette d'essai, si le service technique le décide. ».

Annexe 6, ajouter le nouveau paragraphe 3.4, libellé comme suit :

#### « 3.4 Dispositif facultatif de protection du mannequin

Un dispositif de protection du mannequin peut être monté sur la banquette d'essai utilisée conformément à la présente annexe aux fins de l'essai dynamique de choc avant du coussin d'appoint.

Ce dispositif peut être recouvert de la même mousse de polychloroprène que celle fixée à la portière pour l'essai de choc latéral, telle que définie à l'appendice 3 de la présente annexe, ou d'un autre matériau, au choix du service technique.

Ses dimensions sont indiquées à l'appendice 3 de la présente annexe.

La face avant du dispositif doit être parallèle à l'arrière du dossier. Le dispositif doit être conçu de façon à ne pas gêner le mannequin lorsqu'il est placé sur la banquette d'essai. Il ne doit pas non plus gêner le mannequin ou la ceinture trois points pour adultes lors de l'essai dynamique jusqu'au déplacement horizontal maximal de la tête.

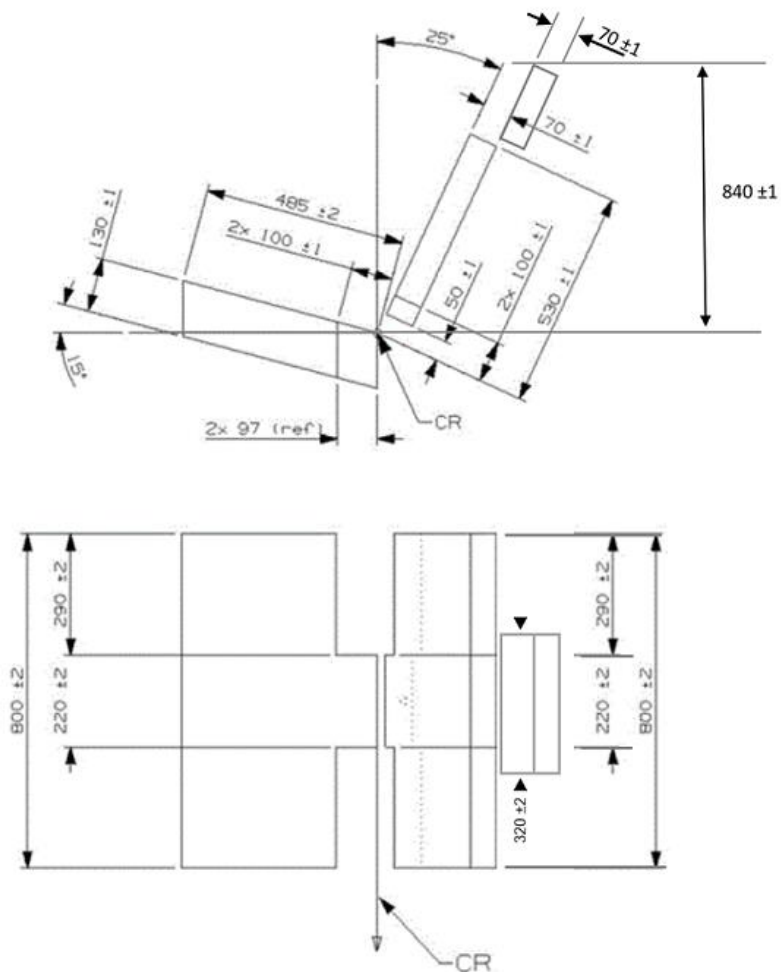
Tout autre dispositif donnant des résultats équivalents est acceptable. ».

Annexe 6, ajouter le nouvel appendice 5, libellé comme suit :

« Annexe 6 – Appendice 5

Dispositif facultatif de protection du mannequin

Figure 1



»

## Annexe VII

### Règlement ONU n° 134 (Véhicules à hydrogène)

#### Texte adopté sur la base du document informel GRSP-74-12 (par. 29)

*Annexe 4, paragraphe 1.4, lire :*

« 1.4 Essai de résistance à la corrosion par le sel

Deux dispositifs de décompression actionnés par la chaleur sont mis à l'essai. Les éventuels bouchons non permanents placés à la sortie des dispositifs sont enlevés. Chaque dispositif est installé dans l'appareillage d'essai conformément aux recommandations du constructeur, de sorte que ses conditions d'exposition soient comparables à celles d'une exposition réelle. Chaque dispositif est ensuite exposé pendant 500 heures à un brouillard salin conformément à la norme ASTM B117 (Standard Practice for Operating Salt Spray (Fog) Apparatus). Toutefois, pour le premier dispositif, le pH de la solution saline doit être ajusté à  $4,0 \pm 0,2$  par addition d'acide sulfurique et d'acide nitrique dans la proportion de 2:1 et pour le second à  $10,0 \pm 0,2$  par addition d'hydroxyde de sodium. La température dans la chambre de brumisation est maintenue à 30-35 °C.

À la suite de ces essais, chaque dispositif de décompression doit satisfaire aux prescriptions de l'essai d'étanchéité (**voir le paragraphe 1.8 de l'annexe 4**), de l'essai de débit (**voir le paragraphe 1.10 de l'annexe 4**) et de l'essai d'actionnement en atelier (**voir le paragraphe 1.9 de l'annexe 4**). ».

## Annexe VIII

## Résolution mutuelle n° 1

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2023/33  
(par. 32)

Table des matières, lire :

## « Table des matières

Page

1. **Dispositions générales**..... ».

Paragraphe 1, lire :

« **1. Dispositions générales**

Le présent additif contient les spécifications relatives aux modèles de corps humain utilisés pour la procédure de détermination du délai d'impact de la tête, décrite dans l'annexe 2 du RTM ONU n° 9. La procédure de qualification des modèles de corps humain et tous les outils associés, prescrits à l'annexe 1 du RTM ONU n° 9, sont définis dans le présent **appendice**. ».

Paragraphe 2.1.2, lire :

« 2.1.2 Positionnement

Le ... Les angles sont mesurés à l'aide des axes de référence définis dans l'annexe A. Les mesures de référence pour les autres tailles de modèles figurent dans le tableau 2-2.

Le modèle... doivent toucher le sol ; si **la hauteur du centre acétabulaire (ACz) (voir tableau 2-1)**

... ».

Figure 2-1, lire :

« Figure 2-2

Mesures servant à décrire la posture initiale du modèle de corps humain. Pour toutes les abréviations et la description des points de référence (HC, AC, etc.), voir **l'annexe A**. ».

Tableau 2-10, lire :

« Tableau 2-10

**Nœuds de référence utilisés pour déterminer la posture initiale des modèles de corps humain si les repères anatomiques ne peuvent pas être définis**

<i>Modèle de corps humain avec squelette complet</i>	<i>Modèle de corps humain sans squelette</i>
HC	Centre de gravité du ou des corps représentant la <b>tête entière</b>
...	...

».



## Annexe IX

### Règlement ONU n° 22 (Casques de protection)

#### Texte adopté sur la base du document informel GRSP-74-04-Rev.1 (par. 50)

Paragraphe 5.1.4.1.2.3.1, lire :

« 5.1.4.1.2.3.1 Pour un casque prévu pour accessoires universels, un ou plusieurs, selon le cas, des symboles suivants, séparés par un tiret :

“UA” si le casque est prévu pour accessoires universels ;

“S” ou “S45” :

“S” si le casque a été soumis à des essais avec des simulacres de haut-parleurs **rigides ou déformables** de 40 mm de diamètre, **tels que définis à l’annexe 20** ;

“S45” si le casque a été soumis à des essais avec des simulateurs de haut-parleurs **rigides ou déformables** de 45 mm de diamètre **tels que définis à l’annexe 20** ;

“M” si le casque a été soumis à des essais avec un simulacre de microphone **rigide ou déformable** ;

“F” si un accessoire peut être monté dans la zone avant du casque ;

“L” si un accessoire peut être monté dans une des zones latérales du casque ;

“R” si un accessoire peut être monté dans la zone arrière du casque. ».

Annexe 20, ajouter les nouveaux paragraphes 1.4.2 à 1.4.2.1.2, libellés comme suit :

« **1.4.2 Définition du simulacre de haut-parleur rigide**

**1.4.2.1 Spécifications des composants et des matériaux**

**1.4.2.1.1 Dimensions du simulacre de haut-parleur rigide du type “40 mm”**

**Diamètre : 40 mm**

**Tolérance : +0/-1 mm**

**Épaisseur : 8 mm ± 0,07 mm**

**Matériau : plastique rigide PA 6 Nylon 6**

**1.4.2.1.2 Dimensions du simulacre de haut-parleur rigide du type “45 mm”**

**Diamètre : 45 mm**

**Tolérance : +0/-1 mm**

**Épaisseur : 8 mm ± 0,07 mm**

**Matériau : plastique rigide PA 6 Nylon 6 ».**

Le paragraphe 1.4.2 devient le paragraphe 1.4.3.

Annexe 1A, ajouter le nouveau paragraphe 14.1, libellé comme suit :

« **14.1 Dans le cas de haut-parleurs S40 ou S45, simulacre de haut-parleur utilisé pour l’essai d’homologation : déformable/rigide<sup>2</sup>.**

Remarque :

<sup>2</sup> Biffer les mentions inutiles. ».

## Annexe X

[Anglais seulement]

---

**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)	May 2024	OICA
UN GTR No. 20 (EVS) – Phase 2	Mr. Martin KOUBEK (USA) and vice-chaired by EC, China and Japan	[December 2023]	Japan
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)	June 2024	[...]
Protective helmets	Mr. Luca ROCCO (Italy)	Suspended	
Securing children in buses and coaches	Ms. Marta ANGLES (Spain)	March 2024	
Equitable Occupant Protection (EqOP)	Ms. Pernilla BREMER (Sweden)	December 2027	CLEPA

---