



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

#### Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

#### 123<sup>e</sup> session

Genève, 28 mars-1<sup>er</sup> avril 2022

## Rapport du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité sur les travaux de sa 123<sup>e</sup> session

### Table des matières

|  | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--|--------------------|-------------|
| I. Participation .....   | 1                  | 4           |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....   | 2                  | 4           |
| III. Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars<br>(point 2 de l'ordre du jour) .....                        | 3-8                | 4           |
| A. Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> ) .....                                   | 3-6                | 4           |
| B. Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux) .....  | 7-8                | 5           |
| IV. Amendements aux Règlements relatifs aux vitrages de sécurité<br>(point 3 de l'ordre du jour) .....                       | 9-14               | 5           |
| A. Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité) .....   | 10                 | 5           |
| B. Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité) .....  | 11-14              | 5           |
| V. Détection de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité<br>du véhicule (point 4 de l'ordre du jour) .....  | 15-30              | 6           |
| A. Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte) .....  | 16                 | 6           |
| B. Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort) .....   | 17-18              |             |
| C. Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière) .....  | 19-21              |             |
| D. Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage) .....   | 22-23              | 8           |
| E. Règlement ONU n° XXX (Usagers de la route vulnérables<br>à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule) ..... | 24-26              | 8           |
| F. Règlement ONU n° XXX (Vision directe des usagers<br>de la route vulnérables) .....  | 27-30              | 8           |



|       |  |       |    |
|-------|--|-------|----|
| VI.   | Règlement ONU n° 34 (Prévention des risques d'incendie)<br>(point 5 de l'ordre du jour).....   | 31–33 | 9  |
| VII.  | Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus))<br>(point 6 de l'ordre du jour).....   | 34    | 10 |
| VIII. | Amendements aux Règlements sur les véhicules alimentés au gaz<br>(point 7 de l'ordre du jour).....   | 35–39 | 10 |
|       | A. Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL).....   | 35–36 | 10 |
|       | B. Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL).....  | 37–39 | 11 |
| IX.   | Règlement ONU n° 93 (Dispositifs avant de protection antiencastrement)<br>(point 8 de l'ordre du jour).....  | 40–41 | 11 |
| X.    | Amendements aux Règlements relatifs aux dispositifs de protection contre<br>une utilisation non autorisée, aux dispositifs d'immobilisation et aux systèmes<br>d'alarme pour véhicules (point 9 de l'ordre du jour).....                         | 42–48 | 12 |
|       | A. Règlement ONU n° 116 (Dispositifs antivol et systèmes d'alarme).....  | 42    | 12 |
|       | B. Règlement ONU n° 161 (Dispositifs de protection contre une utilisation<br>non autorisée).....   | 43–45 | 12 |
|       | C. Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation).....  | 46–47 | 12 |
|       | D. Règlement ONU n° 163 (Systèmes d'alarme pour véhicules).....  | 48    | 13 |
| XI.   | Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant)<br>(point 10 de l'ordre du jour).....  | 49–50 | 13 |
| XII.  | Enregistreur de données de route (point 11 de l'ordre du jour).....  | 51–54 | 13 |
|       | A. Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement<br>des enregistreurs de données de route qu'il serait utile d'intégrer<br>dans les résolutions ou les règlements établis dans le cadre<br>des Accords de 1958 et de 1998..... | 51–53 | 13 |
|       | B. Règlement ONU n° 160 (Enregistreur de données de route).....  | 54    | 14 |
| XIII. | Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble<br>du véhicule) (point 12 de l'ordre du jour).....   | 55    | 14 |
| XIV.  | Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules<br>(point 13 de l'ordre du jour).....  | 56–57 | 15 |
| XV.   | Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories,<br>des masses et des dimensions des véhicules (point 14 de l'ordre du jour).....   | 58–59 | 15 |
| XVI.  | Échange de vues sur l'automatisation des véhicules<br>(point 15 de l'ordre du jour).....   | 60–62 | 15 |
| XVII. | Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour).....  | 63–71 | 16 |
|       | A. Échange de vues sur les activités futures du Groupe de travail<br>des dispositions générales de sécurité.....   | 63–64 | 16 |
|       | B. Autres questions.....   | 65    | 16 |
|       | C. Inspections techniques périodiques.....   | 66–68 | 16 |
|       | D. Points à retenir des sessions de novembre 2021 et mars 2022<br>du Forum mondial.....  | 69    | 17 |
|       | E. Décisions soumises à la procédure d'approbation tacite.....   | 70    | 17 |
|       | F. Ordre du jour provisoire de la session suivante.....  | 71    | 17 |

## Annexes

|       |  |    |
|-------|--|----|
| I.    | List of Informal Documents Considered During the Session .....   | 19 |
| II.   | Mandat et Règlement intérieur révisés du groupe de travail informel de la détection de la présence d'usagers de la route vulnérables à faible distance lors des manœuvres à basse vitesse (VRU-Proxi) relevant du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité ..... | 21 |
| III.  | Projet d'amendements au Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort).....   | 24 |
| IV.   | Projet d'amendements au Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière) .....   | 26 |
| V.    | Projet d'amendements au Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage).....   | 27 |
| VI.   | Projet d'amendements au projet de Règlement ONU n° XXX (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule).....  | 28 |
| VII.  | Projet d'amendements au projet de Règlement ONU n° XXX (Vision directe des usagers de la route vulnérables) .....  | 29 |
| VIII. | Projet d'amendements au Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation) .....  | 30 |
| IX.   | Statement by member States .....   | 31 |
| X.    | Decisions submitted to the silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on General Safety Provisions, 28 March – 1 April 2022 .....  | 33 |
| XI.   | GRSG Informal Working Groups .....   | 37 |

## I. Participation

1. Pour sa 123<sup>e</sup> session, le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) s'est réuni en ligne du 28 mars au 1<sup>er</sup> avril 2022, à Genève. La réunion a été présidée par M. A. Erario (Italie). Conformément à l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (document ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), ont participé aux travaux des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse, Tchéquie et Turquie. Y ont aussi participé des experts de la Commission européenne ainsi que des organisations non gouvernementales suivantes : American Automotive Policy Council (AAPC), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC), International Association for Natural Gas Vehicles (NGV Global), Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Liquid Gas Europe (LGA), Society of Automotive Engineers (SAE) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/1  
documents informels GRSG-123-03 et GRSG-123-22

2. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/1) proposé pour sa 123<sup>e</sup> session, l'ordre de passage et les annotations (documents informels respectifs GRSG-123-03 et GRSG-123-22). On trouvera en annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session, et en annexe XI celle des groupes de travail informels relevant du Groupe de travail.

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

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

*Document(s) :* documents informels GRSP-70-02 et GRSG-123-14

3. Le secrétariat du Groupe de travail de la sécurité passive a présenté un exposé (GRSP-70-02) portant sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar. L'expert de l'Allemagne a précisé que l'objectif du groupe de travail informel était d'élaborer un nouveau Règlement ONU concernant les systèmes existants utilisés dans les voitures particulières et que le nouveau dispositif de retenue pour enfants ne serait pas élaboré. Il a ajouté que le groupe de travail informel était favorable, en raison de leur faible encombrement, aux dispositifs de retenue pour enfants et coussins d'appoint intégrés. Toutefois, surtout dans ce dernier cas, demeurait le problème de la retenue de la tête. Il a également déclaré que la longueur des ceintures serait un problème, étant donné que les autobus n'étaient pas structurés de manière à pouvoir intégrer de grands rouleaux de ceintures destinés à fixer des dispositifs de retenue pour enfants. Il a enfin annoncé qu'une proposition serait officiellement présentée par le groupe de travail informel à la session du GRSP de décembre 2022.

4. L'expert de la Suède a présenté le document informel GRSG-123-14, portant sur un accident ayant impliqué un véhicule articulé de la classe I de la catégorie M<sub>3</sub> doté d'un système de propulsion au GNC, qui était entré en collision avec un portique de limitation de la hauteur. L'expert du Royaume-Uni a confirmé que des accidents similaires se produisaient

dans son pays avec des autobus de grande hauteur contre des infrastructures (par exemple des ponts). L'expert des Pays-Bas a confirmé la pertinence de la question et a ajouté que des accidents de ce type pouvaient impliquer des véhicules dont le mode de propulsion et la technologie étaient différents (par exemple des véhicules électriques). Le Groupe de travail a accepté en principe de reprendre l'examen de cette question en fonction des résultats définitifs de l'enquête fournis par l'expert de la Suède.

5. Le Président du Groupe de travail a réitéré son invitation aux experts à rendre compte des activités en cours concernant l'examen des spécifications relatives aux navettes autonomes, dans l'objectif de revoir l'applicabilité des dispositions existantes ou de créer de nouvelles catégories pour ces véhicules, et a demandé si de nouvelles informations étaient disponibles.

6. L'expert de la Commission européenne a confirmé qu'un sous-groupe du groupe de travail des véhicules à moteur était chargé des travaux relatifs aux navettes autonomes et que la Commission s'efforçait actuellement d'adopter une stratégie à l'échelle européenne. Il a invité les experts du Groupe de travail à participer aux travaux en cours sur les navettes autonomes au sein de la Commission, et a souligné l'importance des contributions des experts du Groupe de travail à ces travaux.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2

7. L'experte de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2, dans lequel est prévue la possibilité d'accorder des homologations de type à la catégorie de véhicules de la classe I de la catégorie M<sub>3</sub> (qui n'entrent pas actuellement dans le champ d'application du Règlement ONU n° 118). Elle a expliqué que la proposition visait à faire entrer les véhicules de la classe I de la catégorie M<sub>3</sub> dans le champ d'application actuel du Règlement ONU sur une base volontaire. En outre, elle a expliqué que cette proposition garantirait que les interprétations ne diffèrent pas d'une autorité d'homologation à l'autre et qu'elle offrirait donc les mêmes conditions de concurrence aux demandes des constructeurs de véhicules, notamment dans le cas des appels d'offres.

8. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2 sans le modifier et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux) au Forum mondial et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

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

9. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise pour examen au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

10. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise pour examen au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5

11. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3, qui tend à préciser la classification des vitres dans les catégories « vitrage de sécurité recouvert de matière plastique » et « vitrage à feuilles verre-plastique », et le document

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4, qui tend à résoudre une éventuelle incohérence dans les prescriptions relatives aux essais d'abrasion pour les plastiques souples autres que le pare-brise.

12. Le Groupe de travail a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3 et ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4 sans les modifier et a demandé au secrétariat de regrouper les deux documents et de les soumettre au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que proposition unique de complément 10 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 43 (Vitres de sécurité) pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

13. L'experte de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5, tendant à préciser la définition actuelle des vitres de sécurité dans le Règlement ONU n° 43. Toutefois, cela ne concernait pas la catégorie de véhicules T (véhicules agricoles ou forestiers à roues ou à chenilles) qui nécessitaient un pare-brise en verre de sécurité pour protéger l'occupant contre, par exemple, la rupture d'une tronçonneuse (requis dans la norme ISO 21876:2020).

14. Le Groupe de travail a noté que les dispositions actuelles du Règlement ONU n° 43 ne permettaient pas l'homologation de type des vitres de sécurité des véhicules de la catégorie T. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen complet du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5 à sa session d'octobre 2022, dans l'attente d'une compréhension complète des solutions relatives aux configurations d'essai des vitres de sécurité des véhicules de la catégorie T coordonnées par les experts de l'OICA, du CLCCR et d'autres parties intéressées.

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

*Document(s)* : document informel GRSG-123-01-Rev.2

15. L'expert de la Commission européenne, au nom du groupe de travail informel de la détection de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule lors des manœuvres à basse vitesse (VRU-Proxi), a présenté le mandat révisé du groupe informel (document informel GRSG-123-01-Rev.2). Il a également informé le Groupe de travail que M. R. Ladret Piciorus, de la CE, serait le nouveau président du groupe de travail informel. Le Groupe de travail a noté que le groupe informel traiterait jusqu'à la 128<sup>e</sup> session du Groupe de travail (prévue en octobre 2024) des questions générales (par exemple les homologations de composants) ayant trait aux déplacements en marche avant et en marche arrière ainsi qu'à la vision directe. Enfin, le Groupe de travail a adopté le mandat du groupe de travail informel tel que reproduit à l'annexe II du présent rapport.

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/8

16. Le Groupe de travail a pris note du retrait du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/8 et a décidé de ne pas maintenir ce point à l'ordre du jour de ses sessions à venir, étant donné qu'à ce stade l'expert du Japon ne prévoyait pas de présenter une nouvelle proposition.

### B. Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort)

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9  
document informel GRSG-123-10-Rev.1

17. L'expert de l'Allemagne, au nom du groupe de travail informel VRU-Proxi, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 tel que modifié par le document informel GRSG-123-10-Rev.1. Il a expliqué que la proposition résoudrait les problèmes liés à certaines configurations de véhicules pour lesquelles les systèmes de surveillance de l'angle

mort pouvaient ne pas fonctionner correctement (par exemple en raison de la carrosserie du véhicule ou de son utilisation), permettrait une plus grande souplesse dans la conception des systèmes et ouvrirait la voie à l'introduction de fonctions de freinage automatisées.

18. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 tel que modifié par l'annexe III du rapport, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que projet de complément 4 à la version originale du Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort) pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10  
documents informels GRSG-123-13,  
GRSG-123-15-Rev. 1 et GRSG-123-31

19. L'expert du Japon a présenté, au nom du groupe de travail informel VRU-Proxi, le document informel GRSG-123-15-Rev.1, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10, afin de préciser la procédure d'essai en vue de l'homologation de type. L'expert du Royaume-Uni a fait valoir qu'au paragraphe 16.1.3.1, l'adjectif actuel « permanente » risquait de décharger les conducteurs de leur responsabilité en cas d'accident impliquant des usagers de la route vulnérables. Les experts des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont approuvé. Le Groupe de travail a donc examiné le document informel GRSG-123-31, tendant à proposer deux variantes du texte, notamment pour le paragraphe 16.1.3.1, et à éviter la subjectivité du terme « obstruction », comme l'a proposé l'expert de la France (deuxième variante de phrase entre crochets). L'expert de la CE a approuvé la phrase proposée par l'expert de la France. L'expert du Japon a proposé de poursuivre l'examen de la proposition au sein du groupe de travail informel.

20. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 tel que modifié par l'annexe IV du présent rapport (document informel GRSG-123-15-Rev.1) et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que projet de complément 2 à la version originale du Règlement ONU n° 158 (Manœuvres en marche arrière) pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022. En outre, le Groupe de travail a décidé de soumettre le document informel GRSG-123-31 au groupe de travail informel VRU-Proxi en vue d'un éventuel amendement du paragraphe 16.1.3.1, qui modifierait le projet de complément 2 à la version originale du Règlement ONU n° 158. L'examen de cette question aurait lieu à sa session d'octobre 2022.

21. L'expert du Japon, au nom de l'Équipe spéciale des avertisseurs de marche arrière du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP), a présenté le rapport d'étape (document informel GRSG-123-13) de l'Équipe spéciale sur le projet de nouveau Règlement ONU sur les avertisseurs de marche arrière, adopté par le GRBP à sa soixante-quatrième session. Il a expliqué que l'avant-projet du nouveau Règlement ONU faisait référence au Règlement ONU n° 158 en ce qui concernait les prescriptions relatives à la commande de pause. L'experte de l'OICA a fait remarquer que les références croisées incohérentes au Règlement ONU n° 10 devraient être réglées dans les Règlements ONU n°s 158, 161 et 162. L'experte de l'OICA a également proposé que la référence au Règlement ONU n° 158 mentionnant la version du Règlement ONU soit une référence statique. Elle a suggéré, en référence à la diapositive 6 du document informel GRSG-123-13, de préciser la formulation comme suit :

« ..., le ou les dispositifs destinés à la visibilité ou la détection vers l'arrière tels que décrits au paragraphe 1.3 du Règlement ONU n° 158 **dans sa version originale** permettant au conducteur de vérifier la zone de danger à l'arrière du véhicule, y compris lors du remorquage de véhicules de la catégorie O, ... ».

L'expert des Pays-Bas s'est dit d'accord avec cette proposition, étant donné que le Règlement n° 158 faisait référence à la conformité aux prescriptions techniques et aux dispositions transitoires de la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 10. L'experte de l'OICA a déclaré que le dispositif susmentionné devrait équiper même les remorques (véhicules de la catégorie O). Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2022.

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

*Document(s) :* documents informels GRSG-123-11-Rev.1 et GRSG-123-32

22. Le Groupe de travail a pris note du document informel GRSG-123-11-Rev.1 établi par le groupe de travail informel VRU-Proxi, tendant à permettre à certains véhicules, avec l'accord de l'autorité d'homologation de type, de ne pas satisfaire aux prescriptions des systèmes de détection au démarrage tant que lesdits véhicules ne sont pas prêts à démarrer, ou pendant l'utilisation d'un équipement auxiliaire incompatible. Le Groupe de travail a aussi pris note du document informel GRSG-123-32 présenté par l'experte de l'OICA, qui traite uniquement des tolérances d'essai concernant le véhicule d'essai et la cible d'essai.

23. Le Groupe de travail a adopté les documents informels GRSG-123-11-Rev.1 et GRSG-123-32 tels que reproduits à l'annexe V du présent rapport, et a demandé au secrétariat de soumettre les propositions au Forum mondial et au Comité d'administration sous forme de documents distincts, tous deux en tant que projet de complément 2 à la version originale du Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage) pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022. Dans le même temps, le Groupe de travail a décidé de maintenir à l'ordre du jour de sa session d'octobre 2022 ces deux propositions officielles soumises au Forum mondial dans l'hypothèse de faits nouveaux qui surviendraient entre-temps.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6  
documents informels GRSG-123-17 et GRSG-123-18

24. L'expert du Japon a présenté dans un exposé (document informel GRSG-123-17) le nouveau projet de Règlement ONU relatif à la détection d'usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule (document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6 tel que modifié par le document informel GRSG-123-18).

25. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6 tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de nouveau Règlement ONU n° XXX (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022. L'expert de la CE a accueilli favorablement la proposition et a précisé que ce nouveau Règlement ONU ne deviendrait pas obligatoire dans l'Union européenne dans un avenir proche, mais le deviendrait très probablement à une échéance plus lointaine.

26. Le Groupe de travail a décidé d'examiner à sa session d'octobre 2022 une proposition, annoncée par l'expert de la Fédération de Russie, d'amendement (en tant que complément ou que nouvelle série d'amendements) au nouveau Règlement ONU n° XXX (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7  
documents informels GRSG-123-08, GRSG-123-09,  
GRSG-123-25, GRSG-123-26 et GRSG-123-30

27. L'expert de la CE a présenté dans un exposé (document informel GRSG-123-30) le projet de nouveau Règlement ONU n° XXX sur la vision directe des usagers de la route vulnérables (document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7 tel que modifié par le document informel GRSG-123-09). Il a souligné que le projet de nouveau Règlement ONU améliorerait la visibilité directe des usagers de la route vulnérables depuis le siège du conducteur, en réduisant autant que possible les angles morts vers l'avant et sur le côté du conducteur. Dans le prolongement de l'exposé de l'expert de la CE, l'expert de l'Allemagne a fait

remarquer que le comportement et les compétences du conducteur pour juger des situations critiques sans assistance technique étaient de plus en plus importants, car on estimait que plus de 90 % des accidents de la route découlaient au moins dans une certaine mesure d'erreurs humaines. Il a donc présenté le document informel GRSG-123-08, tendant notamment à garantir que les véhicules automatisés soient équipés de la technologie nécessaire pour aider le conducteur, en particulier lors des manœuvres à basse vitesse. L'expert de l'AAPC a approuvé la proposition en principe, mais a suggéré de remplacer le terme « véhicule automatisé » par « système de prévention des collisions avec les usagers de la route vulnérables ». L'expert des États-Unis d'Amérique a appuyé la proposition mais a suggéré de la renvoyer au groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles applicables aux véhicules automatisés et autonomes (groupe FRAV) pour vérifier la cohérence avec la terminologie déjà définie. L'expert du Royaume-Uni s'est dit préoccupé en raison de la soumission tardive du document, qui apportait des modifications de fond au projet de Règlement ONU et semblait introduire une autre technologie. Il a donc suggéré que le document informel GRSG-123-08 fasse l'objet d'un examen à un stade ultérieur. L'expert de l'Allemagne a proposé d'examiner le document avec le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) afin de déterminer des définitions cohérentes. L'expert de la CE a répondu que la démarche proposée par le document informel GRSG-123-08 n'était pas nouvelle et n'était pas approuvée par la majorité des Parties contractantes pour la raison que le mandat du groupe de travail informel portait sur une technologie unique de vision directe. Les experts du Danemark, de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont soutenu la position de la CE consistant à adopter le projet de Règlement ONU et à examiner le document informel GRSG-123-08 à la session d'octobre 2022 du Groupe de travail. L'expert de la Fédération de Russie a supposé que le nouveau Règlement ONU s'appliquerait aux camions et autobus les plus grands (véhicules des catégories M<sub>3</sub> et N<sub>3</sub>) en fonction de la configuration du véhicule. L'expert de la CE l'a confirmé et a précisé qu'il existait des options et des protocoles que les constructeurs pouvaient suivre également pour les autobus et camions plus petits des catégories N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, M<sub>1</sub> et M<sub>2</sub>. L'experte de l'OICA a reconnu le bien-fondé de la proposition. Toutefois, elle a souligné que le manque d'harmonisation des machines tridimensionnelles de positionnement du point H rendait difficile d'appliquer correctement la proposition de Règlement ONU. L'expert de la Suède a soutenu le projet de nouveau Règlement ONU. Toutefois, à son avis, l'application aux véhicules longs serait difficile, en particulier compte tenu des modifications proposées dans le document informel GRSG-123-08.

28. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7, tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de nouveau Règlement ONU n° XXX (Vision directe des usagers de la route vulnérables) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

29. Le Groupe de travail a décidé de renvoyer le document informel GRSG-123-08 au groupe VRU-Proxi pour qu'il l'élabore plus avant et de reprendre le débat à sa session d'octobre 2022 en vue d'apporter d'éventuels amendements à la proposition officielle de nouveau Règlement ONU n° XXX (Vision directe des usagers de la route vulnérables) qui serait soumise au Forum mondial.

30. Le Groupe de travail a convenu de renvoyer les documents informels GRSG-123-25 et GRSG-123-26, soumis par l'expert de l'Espagne, au groupe VRU-Proxi pour qu'il les élabore plus avant.

## **VI. Règlement ONU n° 34 (Prévention des risques d'incendie) (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19

31. L'experte de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19, qui tend à éviter une double homologation en ce qui concerne le choc arrière, en supprimant du Règlement ONU n° 34 les essais de choc pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> qui

relèvent aussi du Règlement ONU n° 153 (Intégrité du système d'alimentation en carburant et la sûreté de la chaîne de traction électrique en cas de choc arrière). Dans le même temps, elle a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1, tendant à retirer les catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> du champ d'application afin d'éviter les doubles emplois des essais de choc avec les Règlements ONU n°s 94, 95 et 153 en tant que nouvelle série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 34.

32. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19 sans le modifier et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 3 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 34 (Prévention des risques d'incendie) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

33. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1 tel que modifié ci-dessous, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 34 (Prévention des risques d'incendie) pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022. Il a en outre été décidé de maintenir le document soumis au Forum mondial à l'ordre du jour de la session d'octobre 2022 du Groupe de travail pour une nouvelle révision.

*Paragraphe 1.2, lire :*

« 1.2 Partie II (**vacant**) en cas de choc **avant et/ou arrière**. ».

## **VII. Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus)) (point 6 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/23  
document informel GRSG-123-29

34. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel GRSG-123-29, portant sur les résultats de la réunion tenue le 12 décembre 2021 par l'Équipe spéciale chargée de modifier le Règlement ONU. Le Groupe de travail a décidé de réunir à nouveau l'Équipe spéciale présidée par la Fédération de Russie, avec la participation des parties intéressées, afin d'affiner la proposition d'amendements au Règlement ONU n° 66 figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/23 pour examen à sa session d'octobre 2022.

## **VIII. Amendements aux Règlements sur les véhicules alimentés au gaz (point 7 de l'ordre du jour)**

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11  
document informel GRSG-123-06-Rev.1

35. L'expert de Liquid Gas Europe a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11, tendant à corriger les références aux paragraphes dans le texte du Règlement ONU n° 67. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11 sans le modifier et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que projet de complément 2 à la série 03 et de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL), pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

36. Le Groupe de travail a examiné le document informel GRSG-123-06-Rev.1 (proposition de complément 3 à la série 03 et de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU), visant à aligner les prescriptions du Règlement ONU n° 67 sur les normes les plus pertinentes. Il a demandé au secrétariat de le diffuser sous une cote officielle à sa session d'octobre 2022.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/13  
documents informels GRSG-123-02-Rev.1,  
GRSG-123-24 et GRSG-123-28

37. Le Groupe de travail a examiné la proposition de complément 1 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL) figurant dans le document informel GRSG-123-02-Rev.1 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12), tendant à remédier à l'absence d'essais de qualification de la conception dans le cadre du Règlement ONU n° 110 et à vérifier qu'un dispositif de décompression activé par la température se déclenche systématiquement en temps voulu. Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat à sa session d'octobre 2022 sur la base d'une nouvelle proposition officielle que rédigerait une équipe spéciale coordonnée par l'expert de NGVA Europe. Le Groupe de travail a également décidé, au cas où une nouvelle proposition ne serait pas soumise avant la date limite de soumission des documents officiels, que le secrétariat distribuerait le document informel GRSG-123-02-Rev.1 sous une cote officielle.

38. Le Groupe de travail a examiné la proposition de complément 1 à la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 110 sur les véhicules fonctionnant au gaz naturel ou au gaz naturel liquéfié (GNC/GNL), figurant dans le document informel GRSG-123-28 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/13), afin d'actualiser les prescriptions existantes concernant les éléments fonctionnant au GNC ou au GNL comprimé. Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat à sa session d'octobre 2022 sur la base d'une nouvelle proposition officielle que rédigerait une équipe spéciale coordonnée par l'expert de NGVA Europe.

39. En outre, le Groupe de travail a examiné le document informel GRSG-123-24, tendant à modifier la définition de la pression de service pour le GNL et à introduire une valeur pour cette pression dans l'annexe 3B. Le Groupe de travail a finalement décidé de reprendre l'examen, à sa session d'octobre 2022, d'une nouvelle proposition officielle qui serait élaborée par une équipe spéciale coordonnée par l'expert de NGVA Europe.

## **IX. Règlement ONU n° 93 (Dispositifs avant de protection antiencastrament) (point 8 de l'ordre du jour)**

40. Le Président du Groupe de travail a rappelé les résultats des débats des sessions précédentes (documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/97, par. 33 à 36, et ECE/TRANS/WP.29/GRSG/100, par. 71 et 72) et a demandé des informations sur l'élaboration d'une proposition supplémentaire d'amendements présentée par l'expert de la Commission européenne.

41. L'expert de la Commission européenne a informé le Groupe de travail qu'un échange d'informations entre experts avait abouti à la conclusion que la situation était plus complexe que prévu. Il a donc annoncé que la Commission renonçait à cette initiative. Toutefois, il a déclaré qu'il était prêt à soutenir des initiatives de ce type sur la base de données supplémentaires. Il a enfin invité l'experte de l'OICA à fournir des données, si nécessaire. Le Groupe de travail a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour de la session d'octobre 2022, à moins que de nouvelles propositions ne soient soumises par ses experts.

## **X. Amendements aux Règlements relatifs aux dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée, aux dispositifs d'immobilisation et aux systèmes d'alarme pour véhicules (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Règlement ONU n° 116 (Dispositifs antivol et systèmes d'alarme)**

42. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise pour examen au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14  
document informel GRSG-122-19

43. L'experte de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14, tendant à préciser le champ d'application du Règlement ONU et à compléter le texte par le complément 7 manquant à la version originale du Règlement ONU n° 116. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14, moyennant la suppression de l'amendement au paragraphe 1 de la proposition, et a demandé au secrétariat de soumettre celle-ci au Forum mondial et au Comité d'administration, en tant que projet de complément 3 à la version originale du Règlement ONU n° 161 (Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée), pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

44. Le Groupe de travail a examiné le document informel GRSG-123-19, présenté par l'experte de l'OICA, tendant à actualiser la référence au Règlement ONU n° 10 (amendements aux Règlements ONU n°s 161 et 162) (voir le paragraphe 21 ci-dessus) et a décidé de reprendre l'examen d'une nouvelle proposition à sa session d'octobre 2022.

45. L'expert de l'Allemagne a soulevé la question de la définition de la portée et des dispositions relatives aux dispositifs sans clef. L'expert des Pays-Bas a rappelé au Groupe de travail que les dispositions relatives aux dispositifs à courte portée avaient été supprimées, de sorte qu'une portée illimitée semblait autorisée pour les clefs numériques. Il a donc proposé la création d'une équipe spéciale chargée de cette question. L'experte de l'OICA a expliqué que la technologie des systèmes traditionnels sans clef ne permettait pas de déterminer exactement la position de la clef, de sorte qu'une définition de la portée sortirait de la technologie. Elle a ajouté que pour cette technologie, d'autres dispositions étaient disponibles pour empêcher les vols (par exemple l'extension de la portée d'une clef de voiture de manière à permettre d'atteindre depuis une maison la voiture garée dans le garage voisin). Elle a conclu que ces dispositions pourraient être (liste non exhaustive) : un interrupteur sur la clef permettant d'arrêter la transmission ou un capteur de mouvement l'arrêtant lorsque la clef n'est pas en mouvement. Le Président du Groupe de travail a invité les parties intéressées à prendre contact avec l'expert de l'Allemagne pour coordonner les solutions qui seraient proposées à la session d'octobre 2022 du Groupe.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15  
documents informels GRSG-123-04-Rev.1 et GRSG-123-19

46. L'experte de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15, tendant à préciser le champ d'application du Règlement ONU n° 162 et à compléter le texte par le complément 7 manquant à la version originale du Règlement ONU n° 116. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15 sans le modifier et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration en tant que projet de complément 4 à la version originale du Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation) pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

47. Le Groupe de travail a adopté le document informel GRSG-123-04-Rev.1, tel que reproduit à l'annexe VIII du présent rapport, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition en tant que projet de complément 3 à la version originale du Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation) au Forum mondial et au Comité d'administration pour examen et vote à leurs sessions de juin 2022.

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/2022/16

48. L'experte de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/16, tendant à préciser le champ d'application du Règlement ONU n° 163 et à compléter le texte par le complément 7 manquant à la version originale du Règlement ONU n° 116. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/16 sans le modifier et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration, en tant que projet de complément 2 à la version originale du Règlement ONU n° 163 (Systèmes d'alarme pour véhicules), pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

### **XI. Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 10 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : documents informels GRSG-123-05 et GRSG-123-23

49. Le Groupe de travail a pris note du document informel GRSG-123-05, tendant à aligner le domaine d'application de la série 02 d'amendements au Règlement ONU sur celui de la série 01 d'amendements, et l'a adopté. Il a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au Forum mondial et au Comité d'administration, en tant que projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant), pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2022.

50. L'expert des Pays-Bas a présenté, au nom du groupe de travail informel des dispositifs d'assistance par affichage dans le champ de vision, le rapport d'étape du groupe informel (document informel GRSG-123-23). Il a expliqué que la prochaine phase des travaux consisterait à planifier un projet de nouveau Règlement ONU sur les dispositifs d'assistance par affichage dans le champ de vision qui serait applicable à toutes les catégories de véhicules, et à mettre à jour le Règlement ONU n° 125 en retirant la section concernant ces dispositifs. Il a souligné que les experts des constructeurs devaient participer aux activités du groupe de travail informel. Le Président du Groupe de travail a souligné que les activités du groupe de travail informel visaient à élargir le champ d'application du Règlement ONU n° 125, y compris les interactions avec d'autres Règlements ONU.

### **XII. Enregistreur de données de route (point 11 de l'ordre du jour)**

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

*Document(s)* : documents informels GRSG-123-20, GRSG-123-21-Rev.1 et GRSG-123-27

51. L'expert des Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée, a présenté le rapport de situation (document informel GRSG-123-20) du groupe informel. Il a précisé que les activités de celui-ci portaient directement sur les points suivants : a) compléter la liste des éléments communs du fonctionnement des enregistreurs de données de route qu'il serait utile d'intégrer dans les Résolutions ou les Règlements établis dans le cadre des

Accords de 1958 et de 1998 ; b) examiner le fonctionnement des enregistreurs de données de route pour les systèmes de conduite autonome ; et c) mettre définitivement au point un nouveau Règlement ONU ou modifier le Règlement ONU n° 160 en ce qui concernait les éléments techniques communs des enregistreurs de données de route des véhicules lourds (camions et autobus). Dans le même temps, il a également expliqué les sujets traités par le groupe de travail informel en coopération avec le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés. Il a précisé que le calendrier indiqué dans le document informel GRSG-123-20 dépendrait du plan-programme du groupe de travail informel. Il a en outre présenté le document informel GRSG-123-21-Rev.1, dans lequel sont passées en revue les activités nationales et régionales et est proposée une marche à suivre pour les enregistreurs de données de route à l'échelle mondiale.

52. Le Groupe de travail a décidé de renvoyer le document informel GRSG-123-21-Rev.1 au Forum mondial pour information à sa session de novembre 2022. Le Groupe de travail a noté qu'un document sur les systèmes de stockage des données pour la conduite automatisée (DSSAD) pourrait également être renvoyé au Forum mondial à cette même session en fonction des résultats des débats du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés.

53. Par ailleurs, l'expert de la Chine a présenté le document informel GRSG-123-27, dans lequel est suggérée la marche à suivre pour compléter l'harmonisation des enregistreurs de données de route. Il a souligné que la première étape des orientations relatives aux enregistreurs de données de route en ce qui concernait les Accords de 1958 et de 1998 avait été achevée et que le groupe de travail informel passait à la deuxième étape. Pour accélérer la réalisation de celle-ci, il a suggéré de dresser la liste des réglementations et normes nationales en matière d'enregistreurs de données de route inscrites dans le Recueil des Règlements admissibles. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que la partie 563 du Code of Federal Regulation 49 avait été établie 15 ans plus tôt et serait bientôt révisée. Elle a donc estimé qu'il serait prématuré de tenir un débat au sein du Comité exécutif de l'Accord de 1998 et a invité les experts et les représentants des Parties contractantes à poursuivre les échanges de vues sur leurs expériences et sur la mise en œuvre récente des règlements nationaux. L'expert des Pays-Bas a suggéré de travailler en parallèle sur la deuxième étape et de revoir si nécessaire la date limite pour son achèvement. L'expert du Japon a approuvé les observations des experts des Pays-Bas et des États-Unis d'Amérique. Il a remercié l'expert de la Chine pour son exposé, mais a suggéré de poursuivre les débats au sein du groupe de travail informel. Il a en outre informé le Groupe de travail que son pays avait transposé le Règlement ONU n° 160 dans sa législation nationale en septembre 2021 et était prêt à y incorporer la série 01 d'amendements. Toutefois, il a estimé que la poursuite de l'harmonisation nécessiterait du temps. Le Président du Groupe de travail a rappelé que l'expert de la Chine pouvait proposer sa norme nationale dans le Recueil des Règlements admissibles relevant de l'Accord de 1998. En revanche, d'autres Parties contractantes à l'Accord de 1998 ont estimé que cette mesure serait prématurée.

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

54. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition n'avait été soumise pour examen au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XIII. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* document informel GRSG-122-03

55. L'expert des Pays-Bas a rappelé au Groupe de travail son précédent exposé (document informel GRSG-122-03), dans lequel il avait proposé une extension de la base de données pour l'échange d'informations concernant l'homologation de type afin d'améliorer l'utilisation de l'identifiant unique (UI) pour les Règlements ONU. L'expert de la CLEPA a annoncé son intention de vérifier les incidences de l'UI sur chaque Règlement ONU, qui seraient examinées à sa session suivante par le Groupe de travail. Celui-ci a accepté le

principe selon lequel tous les Règlements ONU relevant de sa responsabilité pouvaient utiliser l'UI en lieu et place des marques E. Il a en outre décidé que lesdits Règlements ONU devraient faire l'objet d'informations supplémentaires dans le document récapitulatif ou sur l'élément lui-même (par exemple, les vitrages de sécurité).

#### **XIV. Résolution d'ensemble sur la construction de véhicules (point 13 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17

56. L'expert de la CLCCR a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17, visant à modifier la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) en précisant la définition d'une remorque et d'une semi-remorque dans le cas où un ou plusieurs essieux de la remorque pouvaient être entraînés par un système de propulsion intégré à la remorque (par exemple un moteur électrique) en combinaison avec le véhicule à moteur. L'expert du Royaume-Uni a fait remarquer qu'il y avait une incohérence dans le texte de la proposition entre la contribution aux forces de propulsion de l'ensemble du véhicule à toutes les vitesses et la limite de vitesse fixée à 15 km/h. L'expert des Pays-Bas a ajouté que la modification de la R.E.3 et de la Résolution spéciale n° 1 (R.S.1) ne serait qu'une première étape car plusieurs Règlements ONU devaient également être modifiés (par exemple les Règlements n°s 13, 55 et 100) de manière à permettre la mise en circulation de ces remorques et semi-remorques.

57. En fin de compte, le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat sur cette question à sa session d'octobre 2022 sur la base d'une proposition révisée qui remplacerait le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17.

#### **XV. Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (point 14 de l'ordre du jour)**

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

58. L'expert de la CLCCR a présenté une proposition parallèle (voir le paragraphe 55 ci-dessus) énoncée dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17, tendant à modifier la R.S.1 dans le cadre de l'Accord de 1998.

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

#### **XVI. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 15 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* document informel GRSG-123-35

60. Le Président du Groupe de travail a rappelé aux experts du groupe que le Forum mondial avait demandé à tous les groupes de travail de procéder à un examen des Règlements et RTM ONU ayant trait aux conducteurs, en vue de prendre en compte la conduite automatisée/autonome (voir le document ECE/TRANS/WP.29/1164, par. 27 à 30). Le secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés a informé le Groupe de travail des activités actuelles concernant les systèmes de conduite automatisée et a indiqué les principaux documents de référence en ce qui concernait la demande du Forum mondial :

- a) Le document informel WP.29-186-08 ;
- b) Le document informel WP.29-186-09 ;

c) Le document cadre récapitulatif publié sous forme de brochure Web, téléchargeable à l'adresse <https://unece.org/transport/publications/framework-document-automatedautonomous-vehicles-updated> ;

d) La brochure décrivant les évolutions techniques passées et les activités connexes du Forum mondial, téléchargeable à l'adresse <https://unece.org/transport/publications/all-you-need-know-about-automated-vehicles>.

61. En outre, l'experte de l'OICA a présenté le document informel GRSG-123-35, dans lequel il est fait le point sur les délibérations du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés en matière de conduite autonome.

62. Le Groupe de travail a noté que l'expert des Pays-Bas prendrait contact avec les parties intéressées pour solliciter leur collaboration aux activités d'une équipe spéciale chargée de réviser les Règlements et RTM ONU sous la responsabilité du Groupe de travail, en ce qui concernait l'automatisation des véhicules.

## **XVII. Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour)**

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

63. Les représentants du Danemark, des États-Unis d'Amérique, du Japon, du Royaume-Uni, de la Suède et de la Commission européenne ont chacun lu une déclaration sur la position de leur pays dans la crise entre l'Ukraine et la Fédération de Russie. Ces déclarations sont reproduites à l'annexe IX du présent rapport. Dans une déclaration en ligne, la Norvège a appuyé les déclarations du Danemark, du Royaume-Uni et de la Commission européenne.

64. L'intervention du représentant de la Fédération de Russie a souligné qu'utiliser le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules de la CEE pour faire des déclarations politiques n'était pas conforme au mandat du Forum mondial. La déclaration de la Fédération de Russie est reproduite à l'annexe IX du présent rapport.

### **B. Autres questions**

65. Le Groupe de travail a noté que M. P. Broertjes ne participerait plus aux sessions. Le Groupe de travail a salué le dévouement de M. Broertjes et les contributions qu'il n'avait cessé d'apporter au cours de ses années de participation aux sessions. Le Groupe de travail a souhaité à M. Broertjes le meilleur pour ses activités futures et a salué son dévouement par de longs applaudissements.

### **C. Inspections techniques périodiques**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/2021/148  
documents informels GRSG-123-07,  
GRSG-123-12 et GRSG-123-36

66. Le Groupe de travail a formulé des observations sur le document relatif à la conformité des véhicules pendant leur durée de vie (document ECE/TRANS/WP.29/2021/148) en suggérant de supprimer les éléments qui n'étaient pas visés par les Accords de 1958 et de 1998 : surveillance du marché, immatriculation et annulation de l'immatriculation. Le Groupe de travail a également pris note du retrait du document informel GRSG-123-07 sur cette question.

67. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel GRSG-123-12, dans lequel est proposée une nouvelle règle, élaborée par le groupe de travail informel des contrôles techniques périodiques, visant à introduire des contrôles techniques périodiques des systèmes automatiques d'appel d'urgence (AECS) destinés à être montés sur les véhicules

des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> visés par le Règlement ONU n° 144. L'expert de l'Allemagne a informé le Groupe de travail que l'actuelle directive (UE) 2021/1717 excluait les systèmes automatiques d'appel d'urgence de l'inspection technique périodique. L'experte de l'OICA a formulé plusieurs observations sur la proposition (document informel GRSG-123-36).

68. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2022 sur la base d'un document révisé compte tenu des observations des experts.

#### **D. Points à retenir des sessions de novembre 2021 et mars 2022 du Forum mondial**

*Document(s)* : document informel GRSG-123-16

69. Le secrétaire a rendu compte des points à retenir (document informel GRSG-123-16) des 185<sup>e</sup> et 186<sup>e</sup> sessions du Forum mondial (documents ECE/TRANS/WP.29/1161 et ECE/TRANS/WP.29/1164, respectivement).

#### **E. Décisions soumises à la procédure d'approbation tacite**

*Document(s)* : document informel GRSG-123-34-Rev.1

70. Le Groupe de travail a convenu de la liste des principales décisions (document informel GRSG-123-34-Rev.1), telle que reproduite à l'annexe X du présent rapport, qui avaient été prises pendant la session pour approbation par les délégations ayant participé à la session au moyen de la procédure d'approbation tacite de 72 heures, conformément aux procédures spéciales établies pour la période de la pandémie de COVID-19 (document ECE/EX/2020/L.12).

#### **F. Ordre du jour provisoire de la session suivante**

*Document(s)* : document informel GRSG-123-33

71. Le Groupe de travail a noté que sa 124<sup>e</sup> session devait se tenir à Genève du 11 octobre à 9 h 30 (heure d'Europe centrale) au 14 octobre 2022 à 12 h 30. Le Groupe de travail a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat était fixée au 19 juillet 2022, soit 12 semaines avant la session. Il était attendu que le Groupe de travail suive la proposition (document informel GRSG-123-33) d'ordre du jour provisoire reproduite ci-après :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Amendements aux Règlements sur les autobus et les autocars :
  - a) Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>) ;
  - b) Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux).
3. Amendements aux Règlements relatifs aux vitrages de sécurité :
  - a) Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité) ;
  - b) Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité).
4. Détection de la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule :
  - a) Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage) ;
  - b) Règlement ONU n° XXX (Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate de l'avant et des côtés du véhicule) ;
  - c) Règlement ONU n° XXX (Vision directe des usagers de la route vulnérables).

5. Règlement ONU n° 66 (Résistance de la superstructure (autobus)).
6. Amendements aux Règlements sur les véhicules alimentés au gaz :
  - a) Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) ;
  - b) Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC ou au GNL).
7. Amendements aux Règlements relatifs aux dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée, aux dispositifs d'immobilisation et aux systèmes d'alarme pour véhicules :
  - a) Règlement ONU n° 161 (Dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée) ;
  - b) Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation) ;
  - c) Règlement ONU n° 163 (Systèmes d'alarme pour véhicules).
8. Règlement ONU n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant).
9. Enregistreur de données de route :

Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route qu'il serait utile d'intégrer dans les résolutions ou les règlements établis dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998.
10. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).
11. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules.
12. Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules.
13. Règlement ONU n° 144 (Systèmes automatiques d'appel d'urgence).
14. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules.
15. Élection du Bureau.
16. Priorités des travaux du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité.
17. Questions diverses :
  - a) Échange de vues sur les activités futures du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité ;
  - b) Inspections techniques périodiques ;
  - c) Points à retenir de la session de juin du Forum mondial ;
  - d) Autres questions.

**Annexe I**

[Anglais seulement]

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

| <i>No.</i>  | <i>(Author) Title</i>  | <i>Follow-up</i> | <i>Agenda Item</i> |
|-------------|--|------------------|--------------------|
| 1/<br>Rev.2 | (VRU-Proxi Informal Working Group) Revised Terms of Reference and Rules of Procedure of the GRSG informal working group on awareness of Vulnerable Road Users proximity                        | (d)              | 4                  |
| 2/<br>Rev.1 | (NGV Global) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12 - Proposal for Supplement 1 to the 05 of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)                       | (b) or (e)       | 7(b)               |
| 3           | (GRSG Chair) Running order of the 123rd hybrid session of GRSG (28 March - 1 April 2022)   | (a)              | 15                 |
| 4/Rev.1     | (Secretariat) Proposal for Supplement 3 to the original version of UN Regulation No. 162 (Immobilizers)  | (d)              | 9(c)               |
| 5           | (Secretariat) Proposal for supplement 2 to the 02 series of amendments of UN Regulation No. 125 (Forward Field of Vision of Drivers)   | (a)              | 10                 |
| 6/Rev.1     | (Liquid Gas Europe) Proposal for Supplement 3 to the 03 and for Supplement 2 to the 04 Series of Amendments UN Regulation No. 67 (LPG vehicles)  | (b)              | 7(a)               |
| 7           | (CITA) Proposal for a Framework Document on Vehicle Whole-Life Compliance ECE/TRANS/WP.29/2021/148   | (a)              | 16(c)              |
| 8           | (Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/07 (New Regulation No. XXX on Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicles with Regard to their Direct Vision)  | (f)              | 4(f)               |
| 9           | (VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7   | (d)              | 4(f)               |
| 10/Rev.1    | (VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9   | (d)              | 4(b)               |
| 11/Rev.1    | (VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal to Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 159 (Moving Off Information System)   | (d)              | 4(d)               |
| 12          | (IWG on PTI) Proposal for a new Rule No. 5 - Uniform provisions for periodical technical inspections of accident emergency call systems  | (e)              | 11(c)              |
| 13          | (TF on Reversing Warning Sound) new UN Regulation on reversing   | (a)              | 4(c)               |
| 14          | (Sweden) Experiences and results of bus crash investigation - Stockholm  | (a)              | 2(a)               |
| 15/Rev.1    | (VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 - Supplement 2 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion)                   | (d)              | 4(c)               |
| 16          | (Secretariat) Highlights of WP.29 November 2021 and March 2022 sessions  | (a)              | 16(d)              |
| 17          | (VRU-Proxi Informal Working Group -Japan) Proposal for a new UN Regulation No. XXX (Driver's Awareness of Vulnerable Road Users in Close-Proximity to the Front and Lateral Sides of Vehicles) | (a)              | 4(e)               |

| <i>No.</i> | <i>(Author) Title</i>   | <i>Follow-up</i> | <i>Agenda Item</i> |
|------------|---|------------------|--------------------|
| 18         | (VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal for corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6  | (d)              | 4(e)               |
| 19         | (OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 161 (Antitheft) and UN Regulation No. 162 (Immobilizers)  | (e)              | 9(b)9(c)           |
| 20         | (EDR/DSSA - IWG) IWG on EDR/DSSAD Status Report   | (a)              | 4(b)               |
| 21/Rev.1   | (EDR/DSSA - IWG) Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for EDR   | (d)              | 11                 |
| 22         | (Secretariat) Annotated provisional agenda  | (a)              | 1                  |
| 23         | (IWG on FVA) IWG on FVA Status Report   | (a)              | 10                 |
| 24         | (NGVA Europe) Proposal for Supplement 5 to the 04 Series and for Supplement 2 to the 05 of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)   | (e)              | 7(b)               |
| 25         | (Spain) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7   | (f)              | 4(f)               |
| 26         | (Spain) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7   | (f)              | 4(f)               |
| 27         | (China) China's suggestion for EDR regulation   | (a)              | 11(a)              |
| 28         | (The Netherlands) Supplement 1 to the 05 of Amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles)  | (e)              | 7(b)               |
| 29         | (Russian Federation) Information on the results of the meeting on December 12, 2021 on the improvement of proposals for amendments to UN Regulation No. 66 submitted by the Russian Federation. | (a)              | 6                  |
| 30         | (EC) Direct vision for Trucks and busses - The design of the draft standard   | (c)              | 4(f)               |
| 31         | (VRU-Proxi Informal Working Group) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 - Supplement 2 to the Original Version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion)                    | (f)              | 4(c)               |
| 32         | (OICA) Proposal to amend UN Regulation No. 159)   | (d)              | 4(d)               |
| 33         | (GRSG Chair) Provisional agenda of the 124th session of GRSG  | (d)              | 16(f)              |
| 34/Rev.1   | (Secretariat) List of decisions to be adopted under silence procedure   | (d)              | 16(e)              |
| 35         | (OICA) Automated Driving A vision of the Road Map   | (c)              | 15                 |
| 36         | (OICA) OICA Comments - DRAFT Proposal regarding Uniform provisions for periodical technical inspections of accident emergency call systems  | (a)              | 14(b)              |

*Notes:*

- a) Consideration completed or superseded.
- b) Continue consideration at the next session with an official symbol.
- c) Continue consideration at the next session as an informal document.
- d) Adopted/Endorsed to be submitted to WP.29.
- e) Continue consideration on the basis of a revised document
- f) Transmitted to the IWG VRU-Proxi for further consideration.

## Annexe II

### **Mandat et Règlement intérieur révisés du groupe de travail informel de la détection de la présence d'usagers de la route vulnérables à faible distance lors des manœuvres à basse vitesse (VRU-Proxi) relevant du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (par. 16)**

**Texte adopté sur la base du document informel GRSG-123-01-Rev.2 (voir le paragraphe 15 du présent rapport)**

#### **A. Mandat**

1. Le groupe de travail informel établira un projet de proposition de réglementation qui renforcera la capacité du conducteur à détecter les usagers de la route vulnérables. Ce projet prendra en compte les éléments suivants :

- a) L'homologation des véhicules à moteur en ce qui concerne le champ de vision directe du conducteur du véhicule ;
- b) L'homologation des systèmes de détection des usagers de la route vulnérables et du montage de ces systèmes sur les véhicules ;
- c) L'homologation des dispositifs de vision indirecte et de leur montage sur les véhicules.

Il ne s'occupera pas des systèmes intermédiaires tels ceux intervenant sur le système de freinage ou le système de direction.

Le groupe de travail informel s'intéressera essentiellement aux manœuvres à faible vitesse dans toute direction, en fonction des données sur les accidents.

2. Pour élaborer la proposition de réglementation, le groupe de travail informel prendra en compte les technologies et les données existantes ainsi que les recherches déjà menées. En outre, il prendra en considération les normes et législations nationales et internationales portant sur le même champ d'application.

3. Le groupe de travail informel mettra l'accent sur les véhicules des catégories M et N. Il examinera la question de savoir s'il serait pertinent de traiter les véhicules de la catégorie O.

4. Les dates fixées pour l'achèvement des travaux du groupe de travail informel sont les suivantes :

- a) Marche avant :
  - i) Virages :
    - a. Achèvement de la proposition de l'Allemagne concernant les nouvelles dispositions applicables aux systèmes de surveillance de l'angle mort (BSIS), pour la 115<sup>e</sup> session du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (octobre 2018) ; état d'avancement : achevé dans le Règlement ONU n° 151 ;
    - b. Achèvement éventuel de la procédure d'essai de substitution, en fonction de l'évaluation de la faisabilité de cette procédure, à décider par le groupe de travail informel pour la 123<sup>e</sup> session du Groupe de travail (avril 2022) ;

- ii) Conduite en ligne droite ou démarrage à partir de l'arrêt (véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>), pour la 118<sup>e</sup> session du Groupe de travail (avril 2020), notamment systèmes de vision indirecte ou de détection ; état d'avancement : achevé dans le Règlement ONU n° 159 ;
- iii) Démarrage à partir de l'arrêt (véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>) : achèvement de la proposition du Japon concernant les nouvelles dispositions relatives à la détection des usagers de la route vulnérables, pour la 123<sup>e</sup> session du Groupe de travail (avril 2022) ;
- b) Marche arrière (notamment systèmes de vision ou de détection indirectes), pour la 118<sup>e</sup> session du Groupe de travail (avril 2020) ; état d'avancement : achevé dans le Règlement ONU n° 158 ;
- c) Vision directe :
  - i) Phase 1 : Règlement de base, pour la 123<sup>e</sup> session du Groupe de travail (avril 2022) ;
  - ii) Phase 2 : Amendements :
    - a. Modifier la méthode d'essai de substitution pour les conceptions innovantes de véhicules (par exemple les conceptions aérodynamiques à montant A étroit) en remplaçant le paragraphe 5.3 (avril 2023 ou plus tôt si possible) ;
    - b. Pour les véhicules ayant des objectifs concurrents (par exemple amélioration de la vision directe par rapport à : une plus grande capacité de transport, une amélioration de l'efficacité, une nouvelle technologie de groupe motopropulseur ou des incidences sur le secteur du fret) et présentant des problèmes de vision directe, une autre stratégie pourrait être envisagée. Elle sera limitée au niveau 3 pour les véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> et sera fondée sur des données quantifiées (octobre 2023 ou plus tôt si possible) ;
- d) Questions d'ordre général (par exemple homologation des composants) concernant les points a), b) et c), jusqu'à la 128<sup>e</sup> session du Groupe de travail (octobre 2024).

5. Le groupe de travail informel établira un projet de proposition de réglementation sur la visibilité pour le conducteur et sur un système de détection des usagers de la route vulnérables. La procédure d'adoption relèvera du Groupe de travail, du Forum mondial et du Comité d'administration, conformément aux règles fixées par l'Accord de 1958.

Le groupe de travail informel prendra en compte les travaux des autres groupes de travail subsidiaires du Forum mondial.

## B. Règlement intérieur

1. Le groupe de travail informel est un organe subsidiaire du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité. Il est ouvert à toutes les Parties contractantes aux Accords gérés par le Forum mondial, aux constructeurs automobiles et à leurs fournisseurs, aux services techniques et aux participants de tous les groupes de travail subsidiaires du Forum mondial.

Des experts supplémentaires peuvent participer au cas par cas, s'ils y sont invités par décision consensuelle du groupe de travail informel. Ils ne participent pas au processus de décision.

- 2. Le groupe de travail informel est dirigé par un président et un secrétaire :
  - a) La présidence est assurée par la Commission européenne ;
  - b) Le secrétariat est assuré par l'OICA.
- 3. La langue de travail du groupe de travail informel est l'anglais.

4. Tous les documents et propositions sont soumis au secrétaire du groupe dans un format électronique approprié avant les réunions. Le groupe peut refuser de débattre d'une question ou d'une proposition qui ne lui aura pas été communiquée au moins 10 jours ouvrables à l'avance.
5. Un ordre du jour et les documents s'y rapportant sont affichés par le secrétaire sur le site Web préalablement à toute réunion programmée.
6. Lorsqu'un consensus ne peut être atteint, le président du groupe de travail informel présente les différents points de vue au Groupe de travail. Le président peut, le cas échéant, solliciter l'avis du Groupe de travail.
7. Le Groupe de travail est tenu régulièrement informé des progrès réalisés par le groupe de travail informel, autant que possible sous la forme d'un document informel que lui présentent le président, le coprésident, le secrétaire ou leur(s) représentant(s).
8. Tous les documents de travail sont diffusés sous forme électronique. Les documents relatifs aux réunions sont communiqués au secrétaire pour publication sur le site Web du Forum mondial.

## Annexe III

## Projet d'amendements au Règlement ONU n° 151 (Systèmes de surveillance de l'angle mort)

### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 18 du présent rapport)

Paragraphe 5.1, lire :

« 5.1 Tout véhicule ... du présent Règlement.

Lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif permettant de désactiver automatiquement **le système** de surveillance de l'angle mort dans certaines situations, par exemple lorsque du matériel de nettoyage des rues **ou de déneigement** est fixé au véhicule, ou encore dans le cas du vidage de poubelles ou de l'ouverture des portes d'un autobus, les **dispositions** suivantes s'appliquent, selon le cas :

Le constructeur du véhicule doit communiquer au service technique, au moment de l'homologation de type, la liste de ces situations et les critères correspondants de désactivation automatique **du système** de surveillance de l'angle mort, et cette liste doit être annexée au procès-verbal d'essai.

**Le système** de surveillance de l'angle mort doit être **réactivé** automatiquement dès que les conditions ayant entraîné sa désactivation automatique ne sont plus réunies.

Un signal d'avertissement visuel continu doit informer le conducteur que **le système de surveillance de l'angle mort** a été **désactivé**. Le signal de défaillance de couleur jaune mentionné au paragraphe 5.6 ci-après peut être utilisé à cette fin. ».

Appendice 1, tableau 1, lire :

« Scénarios (d'autres paramètres peuvent être appliqués à condition qu'ils restent dans les limites définies dans le texte principal)

|  | Enveloppe | Coordonnées latérales<br>du vélo par rapport<br>au centre du mannequin,<br>selon le système<br>de coordonnées<br>défini ci-dessus<br>(tolérance = ±0,1 m) |                  | Vitesse du vélo<br>(tolérance = ±2 km/h) | Vitesse initiale<br>du véhicule<br>(tolérance = ±2 km/h) | Point d'impact,<br>avec tolérance<br>(pour deux points<br>chaque fois) |
|--|-----------|---|------------------|--|--|--|
|  |           |   |                  |  |  |  |
| Camions sans remorque,<br>tracteurs sans remorque  | 1, 3      | -2,9 m, -5,7 m  | 10 km/h, 20 km/h | 10 km/h, 20 km/h                         | 0 m (-0 m, +0,5 m),<br>6 m (-0,5 m, +0 m)                |  |
| Camions équipés pour<br>tracter des remorques  | 1, 2, 3   | -2,9 m, -5,7 m  | 10 km/h, 20 km/h | 10 km/h, 20 km/h                         | 0 m (-0 m, +0,5 m),<br>6 m (-0,5 m, + m)                 |  |
| Tracteurs (équipés pour<br>tracter des semi-<br>remorques)   | 1, 3      | -2,9 m, -5,7 m  | 10 km/h, 20 km/h | 10 km/h, 20 km/h                         | 0 m (-0 m, +0,5 m),<br>6 m (-0,5 m, +0 m)                |  |
| Véhicules de la classe I de<br>la catégorie M <sub>3</sub> , <b>sauf les<br/>véhicules articulés<sup>1</sup></b> | 4, 5      | -2,9 m, -5,7 m  | 10 km/h, 20 km/h | 10 km/h, 20 km/h                         | 0 m (-0 m, +0,5 m),<br>6 m (-0,5 m, +0 m)                |  |
| Tous autres véhicules de<br>la catégorie M <sub>3</sub>  | 5         | -2,9 m, -5,7 m  | 10 km/h, 20 km/h | 10 km/h, 20 km/h                         | 0 m (-0 m, +0,5 m),<br>6 m (-0,5 m, +0 m)                |  |

Placer les panneaux de signalisation de vitesse pertinents sur les 10 premiers mètres de la trajectoire du véhicule dans le sens longitudinal, à une distance latérale maximale de 2 mètres par rapport à la trajectoire prévue du véhicule, mais pas dans sa trajectoire. ».

*Note de bas de page 1, lire :*

« <sup>1</sup> Conformément aux définitions de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2, <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>. ».

## Annexe IV

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

#### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 20 du présent rapport)

...

*Paragraphe 15.2.2, lire :*

« 15.2.2 Le champ de vision vers l'arrière à faible distance ... le facteur de transmission lumineuse total de celui-ci doit être conforme aux prescriptions énoncées à **l'annexe 24 du Règlement ONU n° 3**. ».

*Paragraphe 17.1, lire :*

« 17.1 Activation du système

...

Si le véhicule est capable de détecter une connexion avec un dispositif d'attelage, le système peut être désactivé. **Dans ce cas, le signal d'information peut être utilisé pour informer de l'état de détection vers l'arrière.** ».

...

*Annexe 9, paragraphe 3.5, lire :*

« 3.5 Calculer l'angle visuel sous-tendu par les accessoires d'essai.

...

... en degrés.

**À la demande du constructeur, la conformité aux prescriptions relatives à la taille de l'accessoire énoncées au paragraphe 3 de la présente annexe peut être démontrée par calcul. Ce calcul doit inclure la taille de l'accessoire, les prescriptions concernant les surimpressions dans le champ de vision requis et la résolution du système de caméra de recul.**

**La validité de la méthode de calcul doit être établie à la satisfaction du service technique.** ».

...

*Annexe 10, paragraphe 1.3.2, lire :*

« 1.3.2 Taux minimum de détection

...

La procédure d'essai concernant la zone horizontale arrière doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 7.3 de la norme ISO 17386:2010.

Si le signal **d'information** est émis pendant plus de 5 s en continu, l'accessoire d'essai est considéré ..., l'accessoire d'essai peut être réputé détecté si le signal **d'information** a été émis dans 4 essais sur 5. ».

*Annexe 10, paragraphe 1.4.2, lire :*

« 1.4.2 Taux minimum de détection

Le taux minimum de détection requis pour la zone de 10 points est de 100 %.

Si le signal **d'information** est émis ..., l'accessoire d'essai peut être réputé détecté si le signal **d'information** a été émis dans 4 essais sur 5. ».

## Annexe V

### Projet d'amendements au Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection au démarrage)

#### Texte adopté sur la base du document informel GRSG-123-11-Rev.1 (voir le paragraphe 22 du présent rapport)

*Paragraphe 5.1.1, lire :*

« 5.1.1 Tout véhicule équipé d'un système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage conforme à la définition du paragraphe 2.1 ci-dessus doit satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 5.2 à 5.8 du présent Règlement.

**Lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif permettant de désactiver automatiquement le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage dans certaines situations, par exemple lorsque du matériel de nettoyage des rues ou de déneigement ou un collecteur d'ordures à chargement frontal est fixé au véhicule, les dispositions suivantes s'appliquent, selon le cas :**

**Le constructeur du véhicule doit communiquer au service technique, au moment de l'homologation de type, la liste de ces situations et les critères correspondants de désactivation automatique du système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage, et cette liste doit être annexée au procès-verbal d'essai.**

**Le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage doit être réactivé automatiquement dès que les conditions ayant entraîné sa désactivation automatique ne sont plus réunies.**

**Un signal d'avertissement visuel continu doit informer le conducteur que le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage a été désactivé. Le signal de défaillance mentionné au paragraphe 5.8 ci-après peut être utilisé à cette fin. ».**

#### Texte adopté sur la base du document informel GRSG-123-32 (voir le paragraphe 23 du présent rapport)

*Paragraphe 6.6.2 et 6.6.3, lire :*

« 6.6.2 Le véhicule mis à l'essai doit être accéléré en ligne droite jusqu'à une vitesse constante de **10 + 0/-2 km/h**, avant d'entrer ... qu'il n'est plus en marche avant.

6.6.3 Après un délai d'au moins..., du mouvement de la cible d'essai ne doit pas dépasser **±0,10 m**. ».

*Paragraphe 6.7.2 et 6.7.3, lire :*

« 6.7.2 Le véhicule mis à l'essai doit être accéléré en ligne droite à une vitesse constante de **10 +0/-2 km/h**, avant d'entrer ... qu'il n'est plus en marche avant.

6.7.3 Après un délai d'au moins ... du véhicule, jusqu'à une vitesse constante de **10 +0 /-3 km/h** sur une distance ne dépassant pas 5 m. **Si les caractéristiques du véhicule ne permettent pas de respecter la distance de 5 m, celle-ci peut être augmentée.** Le véhicule et la cible d'essai doivent maintenir cette vitesse constante jusqu'à ce que le véhicule ait parcouru une distance totale d'au moins 15 m à partir du point d'arrêt. Les valeurs de tolérance latérale **ne doivent pas dépasser ±0,20 m pour le déplacement du véhicule et ±0,10 m pour le déplacement de la cible d'essai.** La distance de séparation ... à l'avant. ».

## Annexe VI

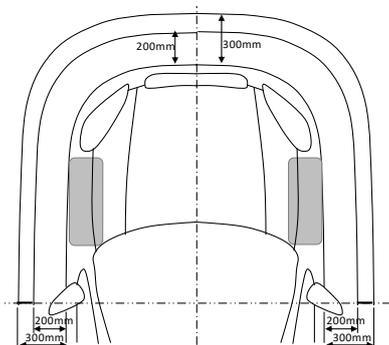
**Projet d'amendements au projet de Règlement ONU n° XXX  
(Usagers de la route vulnérables à proximité immédiate  
de l'avant et des côtés du véhicule)**

**Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6  
qui ont été adoptés (voir le paragraphe 25 du présent rapport)**

Paragraphe 15.3, figure 4, modifier pour remplacer :

« Figure 4

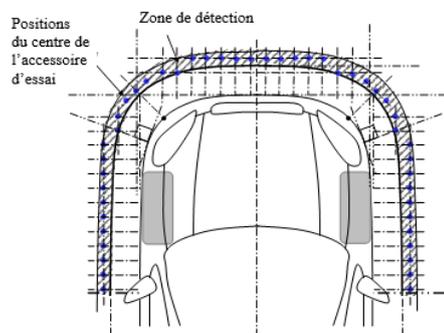
**Champ de détection**



Annexe 12, paragraphe 1.3.1, figure 1, lire et remplacer :

« Figure 1

**Champ de détection**



Annexe 12, paragraphe 1.3.1.1, figure 2, titre, lire :

« Figure 2

**Champ de détection à l'avant ».**

Annexe 12, paragraphe 1.3.1.2, figure 3, titre, lire :

« Figure 3

**Champ de détection au niveau des coins du véhicule ».**

Annexe 12, paragraphe 1.3.1.3, figure 4, titre, lire :

« Figure 4

**Champ de détection des zones latérales ».**

## Annexe VII

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

#### Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7 qui ont été adoptés (voir le paragraphe 28 du présent rapport)

*Paragraphe 5.3, lire :*

« 5.3           **S'il peut** être démontré que... ».

*Paragraphe 6.2.2, lire :*

« **6.2.2**       Le véhicule mis à l'essai doit être évalué avec le point talon de l'accélérateur positionné à une hauteur par rapport au sol qui **n'est pas inférieure au** point médian entre ... maximum techniquement admissible. ».

*Annexe 6, les paragraphes 4.2.1 à 4.2.3 deviennent les paragraphes 4.1.1 à 4.1.3.*

*Annexe 7,*

*Les paragraphes 2.1 à 5 deviennent les paragraphes 3.1 à 6.*

*Le paragraphe 5.1 devient le paragraphe 6.1 et se lit comme suit :*

« **6.1**           Le processus défini aux paragraphes **1 à 5** de la présente annexe doit être appliqué à un modèle générique normalisé de camion. ».

## Annexe VIII

### Projet d'amendements au Règlement ONU n° 162 (Dispositifs d'immobilisation)

Texte adopté sur la base du document informel GRSG-123-04-Rev.1  
(voir le paragraphe 47 du présent rapport)

*Annexe 9, paragraphe 4.3.1, lire :*

« 4.3.1 Le dispositif d'immobilisation ne doit pouvoir être mis hors fonction que lorsqu'une clef numérique enregistrée autorisée est détectée à l'intérieur du véhicule, ou par une action intentionnelle de l'utilisateur à proximité immédiate du véhicule.

La distance maximale à laquelle le dispositif d'immobilisation peut être mis hors fonction par détection d'une clef à l'intérieur du véhicule doit être vérifiée au moyen de la procédure suivante, avec une tolérance de 2 000 mm autour du périmètre du véhicule :

- a) Le véhicule doit être garé en sécurité dans un endroit dégagé, c'est-à-dire moteur coupé et fenêtres, portes et toit fermés ;
- b) Le constructeur du véhicule, en accord avec le service technique, doit fournir pour l'essai un dispositif utilisateur type. L'état de charge de la batterie du dispositif à clef numérique doit être au maximum ;
- c) Le service technique définit quatre points d'essai autour du périmètre du véhicule à une distance d'au moins 2 000 mm. Par « distance », on entend la distance entre le point le plus proche du véhicule à moteur et le dispositif utilisateur ;
- d) Le dispositif utilisateur est placé à chacun des points d'essai. Pendant la tentative de mise en mouvement du véhicule par ses propres moyens, la porte de celui-ci doit être fermée. Il n'est pas satisfait à la prescription si, à l'un des points d'essai, le véhicule peut être mis en mouvement par ses propres moyens. ».

## Annexe IX

[Anglais seulement]

### **Statements made by member States (see paragraphs 63 and 64 of this report)**

#### **Japan**

The recent invasion of Ukraine by Russia is an attempt to unilaterally change the status quo by force. It is an act that undermines the very foundation of the international order. It constitutes a blatant violation of international law and the United Nations Charter. As such, it is unacceptable, and Japan condemns it in the strongest terms.

Japan stands with the people of Ukraine. We will help Ukraine people through providing humanitarian assistance as well as accepting Ukraine people who have evacuated from their home country.

#### **Denmark**

Allow me to express Denmark's full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people. We condemn in the strongest possible terms Russia's acts of aggression against Ukraine; and find it a grave violation of international law and the UN Charter.

President Putin's unjustified and unprovoked attack undermines international peace and security.

Denmark deplores the loss of human life and the suffering caused, and demands that Russia immediately cease these acts of aggression in the entire territory of Ukraine and fully comply with international law.

#### **European Commission**

I hereby express the EU and its Member States' full solidarity with Ukraine and the Ukrainian people. The EU condemns in the strongest possible terms Russia's unprovoked and unjustified military aggression against Ukraine, which grossly violates international law and the UN Charter, and undermines international security and stability. The EU demands that Russia immediately cease its military actions, withdraws all its troops from the entire territory of Ukraine and fully respects Ukraine's territorial integrity, sovereignty, and independence within its internationally recognised borders. The EU resolutely supports Ukraine's inherent right of self-defence, and the Ukrainian armed forces' efforts to defend Ukraine's territorial integrity and population in accordance with Article 51 of the UN Charter. At all times Russia must respect its responsibilities under international humanitarian law. Russia also needs to stop its disinformation campaign and cyber-attacks.

#### **Sweden**

Sweden strongly condemns the ongoing Russian invasion of Ukraine. It is unprovoked, illegal and indefensible. It threatens international peace and security and is a blatant violation of international law.

## **United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland**

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland stands in solidarity with Ukraine. We fully support the position of the European Union and its member states and candidate countries, as well as the position of the United States.

The UK calls upon all members of this organisation to recall that that the role of the Economic Commission for Europe is, first and foremost, to promote economic cooperation for peace. Today, that peace, which we have worked so hard to preserve and to strengthen through our dialogue in UNECE's many technical committees, has been shattered by the actions of one member.

Russia's assault on Ukraine is an unprovoked, premeditated attack against a sovereign democratic state.

As a Permanent Member of the UN Security Council, Russia has a particular responsibility to uphold international peace and security. Instead, it is violating the borders of another country and its actions are causing widespread suffering.

As the UN Secretary-General has said, such unilateral measures conflict directly with the United Nations Charter...the use of force by one country against another is the repudiation of the principles that every country has committed to uphold.

Russia must urgently de-escalate and withdraw its troops. It must be held accountable and stop undermining democracy, global stability, and international law.

The UK and our international partners stand united in condemning the Russian government's reprehensible actions. The overwhelming majority in the UN General Assembly resolution condemning Russian aggression against Ukraine sends a clear signal that Russia must withdraw.

If we are to uphold the integrity and purpose of this organisation, we must send a clear message that such actions are unacceptable.

## **United States of America**

The United States stands with the people of Ukraine as they fight to defend their country from Russia's forces. Vladimir Putin has chosen to launch a premeditated, unprovoked war that is bringing catastrophic loss of life, human suffering, and destruction of critical infrastructure and institutions. In response to Russia's aggression and in coordination with partners around the globe, the United States has resolved to impose severe economic costs on Russia, and we urge member states who have not yet done so to join us or adopt similarly restrictive measures. The Inland Transport Committee was crucial to rebuilding Europe after WWII and Russia's aggression seeks to reverse much of that progress by destroying civilian transport infrastructure.

## **Russian Federation**

The Russian Federation strongly protests against the political statements made by some members of the GRSG working group. We would like to recall that the use of the WP.29, the UNECE World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations for political statements is not in line with the terms of reference of WP.29. This platform is intended to discuss technical issues, so the Russian Federation calls for focusing on the discussion of technical issues, refraining from political statements.

## Annexe X

[Anglais seulement]

## Decisions submitted to the silence procedure following formal meetings with remote participation of the Working Party on General Safety Provisions, 28 March – 1 April 2022

### Adopted text based on GRSG-123-34-Rev.1 (see paragraph 70 of this report)

| <i>Decision No.</i> | <i>Agenda Item</i> | <i>Decision</i>  |
|---------------------|--------------------|--|
| 1                   | 1                  | GRSG adopted the annotated provisional agenda (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/1 as amended by GRSG-123-22) and the running order of the 123rd session (GRSG-123-03).  |
| 2                   | 2b                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/2, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as Supplement 1 to the 04 series of amendment to UN Regulation No. 118 (Burning behaviour of materials), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.   |
| 3                   | 3b                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/3 and ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/4, not amended. The secretariat was requested to combine the two documents and submit as a unique proposal of Supplement 10 to the 01 series of amendment to UN Regulation No. 43 (Safety glazing), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.   |
| 4                   | 3b                 | GRSG, agreed to postpone full discussion of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/5, Supplement 10 to the 01 series of amendment to UN Regulation No. 43 (Safety glazing) at its October 2022 session.   |
| 5                   | 5                  | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/19, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to the 03 series of amendment to UN Regulation No. 34 (Prevention of fire risks), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.   |
| 6                   | 5                  | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/19/Rev.1, with the deletion of “and/or rear collision” from para. 1.2. The secretariat was requested to submit the proposal as draft 04 series of amendment to UN Regulation No. 34 (Prevention of fire risks), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1. It was further agreed to keep the document submitted to WP.29 into the agenda of October 2022 session of GRSG for further revision. |
| 7                   | 7a                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/11, not amended. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the 03 and for Supplement 1 to the 04 series of amendment to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.  |

| <i>Decision No.</i> | <i>Agenda Item</i> | <i>Decision</i>  |
|---------------------|--------------------|--|
| 8                   | 7a                 | GRSG considered GRSG-123-06-Rev.1, proposal for Supplement 3 to the 03 and for Supplement 2 to the 04 series of amendment to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles) and requested the secretariat to distribute it with an official symbol at its October 2022 session.   |
| 9                   | 7b                 | GRSG considered GRSG-123-02-Rev.1, proposal for Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles) (superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/12) and agreed to resume discussion at its October 2022 session on a new official proposal drafted by a Task Force coordinated by the expert of NGVA Europe. If no new proposal would be submitted by the deadline for official documents, the secretariat will distribute GRSG-123-02-Rev.1 with an official symbol. |
| 10                  | 7b                 | GRSG considered GRSG-123-28, proposal for Supplement 1 to the 05 series of amendments to UN Regulation No. 110 (CNG and LNG vehicles) (superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/13) and agreed to resume discussion at its October 2022 session on a new official proposal drafted by a Task Force coordinated by the expert of NGVA Europe.  |
| 11                  | 7b                 | GRSG considered GRSG-123-24 and agreed to resume discussion at its October 2022 session on a new official proposal drafted by a Task Force coordinated by the expert of NGVA Europe.   |
| 12                  | 6                  | GRSG agreed to convene again a taskforce chaired by Russian Federation with participation by interested parties to fine-tune the proposal ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/23 for amendments to UN Regulation No.66 to be considered at its October 2022 session.   |
| 13                  | 9b                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/14, with the deletion of para. 1. from the proposal. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 3 to the original version of UN Regulation No. 161 (Devices against unauthorized use), for consideration and vote at the November 2022 sessions of WP.29 and AC.1.  |
| 14                  | 9b9c               | GRSG considered GRSG-123-19 (amendment to UN Regulations No. 161 and 162) and agreed to resume consideration on a new proposal at its October 2022 session.  |
| 15                  | 9c                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/15, not amended. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 4 to the original version to UN Regulation No. 162 (Immobilizers) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.  |
| 16                  | 9c                 | GRSG adopted GRSG-123-04-Rev.1. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 3 to the original version to UN Regulation No. 162 (Immobilizers) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their June 2022 sessions.  |
| 17                  | 9d                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/16, not amended. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 2 to the original version to UN Regulation No. 163 (Vehicle Alarm systems) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.   |

| <i>Decision No.</i> | <i>Agenda Item</i> | <i>Decision</i>  |
|---------------------|--------------------|--|
| 18                  | 10                 | GRSG adopted GRSG-123-05. The secretariat was requested submit the proposal as draft Supplement 2 to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 125 (Forward Field of Vision) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.  |
| 19                  | 11a                | GRSG agreed to send GRSG-123-21 (Review of the existing national / regional activities and a proposed way forward for EDR) to the November 2022 session of WP.29 as an informal document for information only.   |
| 20                  | 4                  | GRSG adopted GRSG-123-01-Rev.2 (Revised Terms of Reference and Rules of Procedure of the GRSG informal working group on awareness of Vulnerable Road Users proximity) as reproduced in an annex to the report.   |
| 21                  | 4b                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/9 (Para. 1 amended) as amended by GRSG-123-10-Rev.1. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 4 to the original version of UN Regulation No. 151 (Blind Spot Information Systems) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions. |
| 22                  | 4c                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/10 as amended by GRSG-123-15-Rev.1. The secretariat was requested to submit the proposal as draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions                                 |
| 23                  | 4c                 | GRSG agreed to submit GRSG-123-31 to IWG-VRU-Proxi, for a possible amendment of paragraph 16.1.3.1., to be eventually considered at its October 2022 session to amend the draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 158 (Reversing motion) (see decision 22).  |
| 24                  | 4e                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/6 as amended by GRSG-123-18. The secretariat was requested to submit the proposal as draft new UN Regulation No. XXX (VRU in Front and Side Close Proximity) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.  |
| 25                  | 4e                 | GRSG agreed to consider at its October 2022 session a proposal of amendment (supplement/new series of amendments), announced by the expert of the Russian Federation, to the new UN Regulation No. XXX (VRU in Front and Side Close Proximity) (see decision 24).  |
| 26                  | 4f                 | GRSG adopted ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/7 as amended by GRSG-123-09 and renumbering in Annexes 6 and 7. The secretariat was requested to submit the proposal as draft new UN Regulation No. XXX (VRU Direct Vision) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions.                                       |
| 27                  | 4f                 | GRSG agreed to send GRSG-123-08 to IWG VRU-Proxi for further elaboration and resume discussion at its October session for possible amendments to the official proposal to WP.29 of new UN Regulation No. XXX (VRU Direct Vision) (see Decision 26)   |

| <i>Decision No.</i> | <i>Agenda Item</i> | <i>Decision</i>  |
|---------------------|--------------------|--|
| 28                  | 4f                 | GRSG agreed to send GRSG-123-25 and GRSG-123-26 to the IWG VRU-Proxi for further elaboration.  |
| 29                  | 4d                 | GRSG adopted GRSG-123-11-Rev.1 and GRSG-123-32. The secretariat was requested to submit the proposals as separate documents both as draft Supplement 2 to the original version of UN Regulation No. 159 (Moving Off Information system) to WP.29 and AC.1 for consideration and vote at their November 2022 sessions. At the same time, it was agreed to keep both official proposals to WP.29 into the agenda of the October 2022 session of GRSG for possible further elaboration. |
| 30                  | 4a                 | GRSG noted the withdrawal of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/8 and agreed not to keep this agenda item at its next sessions since there is no plan that a new proposal is tabled by the expert from Japan at this moment.  |
| 31                  | 12                 | GRSG agreed in principle that all UN Regulations under its responsibility may have the Unique Identifier used as an option to the E markings. It was further agreed to have a full revision of those UN Regulations that having UI as an option would need further information implemented in the summary document or on the component itself (e.g., safety glazing).  |
| 32                  | 13                 | GRSG agreed to resume discussion on the amendment to Consolidated Resolution No. 3 on the basis of a revised proposal superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/17.  |
| 33                  | 14                 | GRSG agreed to resume discussion on the amendment to Special Resolution No. 1 on the basis of a revised proposal superseding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2022/18. In the meantime, it was agreed that the revised proposal would need to be sponsored by a Contracting Party to the 1998 Agreement.   |
| 34                  | 16c                | GRSG provided some comments to the Whole Life Compliance document (ECE/TRANS/WP.29/2021/148) by suggesting to remove those elements that are not covered by the 1958 and 1998 Agreements: Market Surveillance, Registration and Un-registration.   |
| 35                  | 16c                | GRSG considered GRSG-123-12 and agreed to resume consideration at its October 2022 session on the basis of a revised document taking into account the comments received by experts.  |
| 36                  | 16f                | GRSG adopted in principle the provisional agenda of its October 2022 session (GRSG-123-33).  |
| 37                  | 15                 | GRSG noted that the expert from the NL would contact interested parties to seek cooperation in the activities of a Task Force to revise UN Regulations and UN GTRs under the responsibility of GRSG vis-vis vehicle automation.  |

**Annexe XI**

[Anglais seulement]

**GRSG Informal Working Groups**

---

| <i>Informal working group</i>                                  |   | <i>Secretary</i>  |
|--|---|---|
| Awareness of<br>Vulnerable Road Users<br>Proximity (VRU-Proxi) | Mr. R. Ladret Piciorus (EC) (Chair)<br>Tel: +32 2 298 93 53<br>email: romain.ladret-<br>piciorus@ec.europa.eu | Mr. Johan Broeders (OICA)<br>Tel: +31 40 214 5033<br>email:<br>johan.broeders@daftrucks.com |
| Field of Vision<br>Assistants (IWG-FVA)                        | Mr. H. Lammers<br>Tel: +31 79 345 8132<br>email: hammers@rdw.nl   |   |

---