



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante-cinquième session

Genève, 19-23 mai 2014

Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa cinquante-cinquième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	4
III. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour)	4–5	4
IV. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour).....	6–10	5
A. Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial	6–7	5
B. Proposition d'amendement 2	8–10	5
V. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour).....	11	6
VI. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 de l'ordre du jour).....	12	6
VII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 6 de l'ordre du jour).....	13	6
VIII. Compatibilité des véhicules en cas de choc (point de l'ordre 7 du jour).....	14	6
IX. Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 8 de l'ordre du jour).....	15	7
X. Règlement n° 14 (Ancrage des ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)..	16	7

GE.14-05050 (F) 031114 061114



* 1 4 0 5 0 5 0 *

Merci de recycler



XI.	Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour)	17	7
XII.	Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 11 de l'ordre du jour).....	18–20	7
XIII.	Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 12 de l'ordre du jour).....	21	8
XIV.	Règlement n° 25 (Appuie-tête) (point 13 de l'ordre du jour).....	22	8
XV.	Règlement n° 29 (Cabines de véhicules utilitaires) (point 14 de l'ordre du jour) ...	23	8
XVI.	Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 15 de l'ordre du jour).....	24–25	9
XVII.	Règlement n° 94 (Choc avant) (point 16 de l'ordre du jour).....	26	9
XXVIII.	Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 17 de l'ordre du jour).....	27–28	9
XIX.	Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 18 de l'ordre du jour).....	29–30	10
XX.	Proposition de nouveau règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (point 19 de l'ordre du jour).....	31–33	10
XXI.	Proposition de nouveau règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau (point 20 de l'ordre du jour)	34–36	11
XXII.	Proposition de nouveau règlement sur les chocs avant (point 21 de l'ordre du jour).....	37–38	12
XXIII.	Proposition de nouveau règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L (point 22 de l'ordre du jour).....	39	13
XXIV.	Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour).....	40–51	13
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive	40	13
B.	Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant du GRSP, sur la base d'une initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie	41	13
C.	Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette tâche.....	42–43	13
D.	Points à retenir de la session de mars 2014 du WP.29.....	44	14
E.	Définitions non harmonisées dans les règlements relevant du GRSP.....	45	14
F.	Amendements collectifs aux Règlements n°s 14 et 16.....	46	14
G.	Règlement n° 95 (Protection contre le choc latéral)	47	14
H.	Règlement n° 100 (Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie)	48	15
I.	Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages).....	49	15
J.	Nouveaux véhicules favorisant la mobilité.....	50	15
K.	Proposition d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules	51	15
XXV.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour)	52	16

Annexes

I.	Liste des documents informels (GRSP-55-...) distribués sans cote officielle pendant la session	17
II.	Projets d'amendements au Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes)	21
III.	Projets d'amendements au Règlement n° 25 (Appuie-tête).....	22
IV.	Projets d'amendements au Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)	23
V.	Projets d'amendements au Règlement n° 127 (Sécurité des piétons).....	27
VI.	Projets d'amendements au nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible	29
VII.	Projets d'amendements au nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau	30
VIII.	List of GRSP informal working groups	32

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa cinquante-cinquième session à Genève, du 19 au 23 mai 2014, sous la présidence de M^{me} M. Versailles (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays dont les noms suivent ont participé à ses travaux, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et Amend.1): Afrique du Sud; Allemagne; Australie; Belgique; Brésil; Chine; Espagne; États-Unis d'Amérique; Fédération de Russie; France; Hongrie; Inde; Italie; Japon; Norvège; Pays-Bas; République de Corée; République tchèque; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (Royaume-Uni); Suède; et Turquie. Un expert de la Commission européenne (CE) était aussi présent, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA); Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA); Consumers International (CI); et Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA). Sur invitation spéciale du secrétariat a également participé à la session un expert de l'Association of the European Bicycle Industry (COLIBI) et de l'Association of the European Two-Wheeler Parts and Accessories Industries (COLIPED).

2. Les documents informels distribués pendant la session figurent à l'annexe I du présent rapport.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/1 et Add.1;
Document informel GRSP-55-05.

3. Le GRSP a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/1 et Add.1) proposé pour la cinquante-cinquième session, auquel ont été ajoutés les points 23 e) à 23 k) et 24 ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-55-05). On trouvera la liste des groupes de travail informels relevant du GRSP à l'annexe VIII du présent rapport.

III. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24.

4. L'expert du Royaume-Uni, au nom du Président du groupe informel de la phase 2 du Règlement technique mondial ONU (RTM ONU) n° 7, a informé le GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe informel. Il a précisé que, malgré les progrès accomplis lors de la dernière réunion de février 2014, il restait des questions en suspens, à savoir les critères de blessure. Il a ajouté que la prochaine réunion avait été prévue pour le début de septembre 2014, à Berlin. Il a dit que le groupe informel avait proposé que la question de la hauteur des appuie-tête soit réglée par le GRSP à la place du groupe informel. Enfin, il a annoncé qu'une proposition officielle révisée de RTM ONU serait présentée par le groupe informel à la session de décembre 2014 du GRSP, ainsi qu'un projet final d'additif à la Résolution mutuelle n° 1 (R.M.1) visant à incorporer le mannequin pour chocs arrière (BioRID II).

5. Enfin, le GRSP a décidé de reprendre l'examen du projet de RTM ONU (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/24) sur la base des propositions finales soumises par le groupe informel et de reprendre la discussion concernant la hauteur des appuie-tête (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/17) à sa session de décembre 2014.

IV. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons) (point 3 de l'ordre du jour)

A. Proposition de phase 2 du Règlement technique mondial

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/24;
Documents informels GRSP-55-36, GRSP-54-33-Rev.2,
GRSP-54-34-Rev.1 et WP.29-162-03.

6. Le GRSP a noté qu'à sa session de mars 2014 le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) avait présenté au GRSP le document WP.29-162-03 concernant les valeurs de référence de l'évaluation des blessures (IARV) pour la jambe d'essai souple (FlexPLI) contre pare-choc, dans le cadre de la proposition d'amendements au RTM. Il a également été relevé que la soumission du document au GRSP retarderait l'établissement du RTM jusqu'à ce que le GRSP approuve les IARV (ECE/TRANS/WP.29/1108, par. 91 et 92). En conséquence, l'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document GRSP-55-36, qui propose de modifier le préambule du projet de RTM pour permettre aux Parties contractantes de choisir des valeurs adéquates en se fondant sur leurs analyses des coûts-avantages et les courbes de risques de blessures existantes. Il a conclu que l'établissement de valeurs prématurées sans disposer des résultats des recherches entraînerait des risques de non-harmonisation. L'expert de l'Allemagne, soutenu par celui de l'OICA, a fait valoir que cette approche ne serait cependant pas la plus favorable pour l'harmonisation. Il a proposé de suspendre le développement de la phase 2 du RTM ONU n° 9 jusqu'à ce que l'expert des États-Unis d'Amérique ait achevé ses recherches, et d'axer les travaux sur le Règlement ONU n° 127 correspondant.

7. Enfin, le GRSP est convenu de reprendre les débats à sa session de décembre 2014, sur la base des nouveaux résultats des recherches et a demandé au secrétariat de distribuer sous une cote officielle les documents GRSP-55-40, GRSP-54-33-Rev.2 (projet de RTM ONU) et GRSP-54-34-Rev.1 (projet de rapport final du groupe informel).

B. Proposition d'amendement 2

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5,
Documents informels GRSP-55-09, GRSP-55-24, GRSP-55-40 et GRSP-55-41.

8. Le GRSP a pris note d'un exposé (GRSP-55-09) présenté par l'expert de l'OICA et montrant de nouveaux exemples de la façon dont la méthode d'essai actuelle avec l'élément de frappe tête rendait difficiles la détermination de la zone d'essai et la réalisation des essais. L'expert des États-Unis d'Amérique a annoncé que la proposition d'élaboration d'un règlement (NPRM) visant à transposer, dans un premier temps, la phase 1 de la RTM ONU n° 9 serait publiée en 2014.

9. De plus l'expert de l'OICA a présenté un exposé (GRSP-55-40) sur l'état d'avancement des travaux de l'Équipe spéciale chargée de la zone d'impact du pare-chocs (TF-BTA), un sous-groupe du groupe informel de la phase 2 du RTM ONU n° 9, exposé qui proposait une modification (GRSP-55-41) de l'essai contre pare-chocs.

10. Le GRSP a accepté de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014, en attendant les résultats des recherches menées par les Parties contractantes concernées. Il a demandé au secrétariat de distribuer le document GRSP-55-41 sous une cote officielle à sa prochaine session. Enfin, il a été convenu d'examiner le document GRSP-55-24 au titre du point de l'ordre du jour 17.

V. Règlement technique mondial n° 13 (Véhicules à hydrogène et à pile à combustible) (point 4 de l'ordre du jour)

11. Le GRSP a relevé qu'aucune nouvelle information n'avait été communiquée par les coresponsables du RTM ONU n° 13 (Allemagne, États-Unis d'Amérique et Japon) concernant une proposition visant à autoriser le développement de la phase 2 du RTM, y compris le mandat d'un nouveau groupe informel. Le GRSP a décidé de retirer ce point de l'ordre du jour de sa session de décembre 2014, dans l'attente de nouveaux renseignements.

VI. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral (point 5 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/28

12. La Présidente du GRSP, qui préside aussi le groupe informel de l'harmonisation des mannequins de choc latéral, a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe informel. Elle a informé le GRSP de la tenue d'une prochaine réunion avec l'ISO (23 mai 2014) pour parvenir à un accord sur la disponibilité de l'ensemble des dessins et caractéristiques, y compris le manuel d'utilisation du mannequin WorldSID du 50^e centile destiné au projet final d'additif au R.M.1. Elle a aussi informé le GRSP que ce mannequin devait être repensé plus que prévu.

VII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 6 de l'ordre du jour)

13. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait le point sur les activités du groupe informel de la sécurité des véhicules électriques. La dernière réunion s'est tenue à Washington, D.C., du 13 au 15 mai, réunion à laquelle les participants ont continué à partager des informations sur les activités de recherche et d'élaboration des règles comme aux États-Unis d'Amérique et au Canada. L'expert a précisé que ces activités donneraient lieu à des recommandations en matière de réglementation concernant le projet de RTM ONU, les procédures d'essais et les données techniques correspondantes. Il a dit que le groupe informel avait été mis au courant des progrès réalisés par les sept équipes spéciales créées pour analyser et étudier des thèmes particuliers tels que l'état de charge, la résistance au feu, l'immersion dans l'eau, etc. Il a annoncé que le groupe informel a décidé: i) d'élaborer le RTM en une seule phase; et ii) d'établir une nouvelle équipe spéciale chargée d'étudier un éventuel élargissement du champ d'application du RTM pour prendre en compte les autobus et les camions. Enfin, il a invité les experts de l'OICA représentant les constructeurs d'autobus et de poids lourds à assister aux réunions du GRSP et à prendre part aux activités de la nouvelle équipe spéciale.

VIII. Compatibilité des véhicules en cas de choc (point de l'ordre 7 du jour)

14. Aucune nouvelle information n'a été fournie pour ce point de l'ordre du jour et le GRSP a décidé de le supprimer de l'ordre du jour de ses prochaines sessions.

IX. Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13;
Document informel GRSP-55-10-Rev.3.

15. Le GRSP a repris l'examen d'une proposition présentée par l'expert de l'Allemagne (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13), qui vise à faire en sorte qu'aucun occupant d'un véhicule ne puisse par mégarde s'y retrouver totalement bloqué. En collaboration avec l'expert de la France, l'expert de l'OICA présenté le document GRSP-55-10-Rev.3 ayant trait à la possibilité pour les occupants d'activer manuellement, depuis l'intérieur du véhicule, un signal d'avertissement sonore si le contact est coupé. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13, tel qu'amendé par l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été prié de présenter la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2014, en tant que projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU.

X. Règlement n° 14 (Ancrage des ceintures de sécurité) (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15;
Documents informels GRSP-55-31 et GRSP-55-32.

16. Le GRSP a repris l'examen du paragraphe 5.3.8.2. du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/15 concernant l'exemption de l'obligation d'installer un ancrage ISOFIX dans les véhicules comportant une seule rangée de sièges. Toutefois, l'expert de l'OICA a montré (GRSP-55-32) les différences entre les voitures de sport non adaptées au transport des enfants et les voitures classiques comportant une rangée de sièges. Il a donc proposé le document GRSP-55-31, qui introduit un critère géométrique (une hauteur du point R inférieure à 450 mm au-dessus du sol) pour exempter les voitures de sport susmentionnées. L'expert de l'Allemagne a émis une réserve pour complément d'étude. Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de ce sujet à sa session de décembre 2014 et a demandé au secrétariat de distribuer le document GRSP-55-31 sous une cote officielle.

XI. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25;
Document informel GRSP-54-03.

17. Le GRSP n'a pas repris l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/25 et GRSP-54-03 en attendant l'adoption de l'amendement à l'Accord de 1958 et les prescriptions relatives aux dispositions transitoires.

XII. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 11 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSP-54-20, GRSP-55-15, GRSP-55-19
et GRSP-55-30-Rev.1.

18. Le GRSP a repris l'examen d'une proposition présentée par l'expert de la CLEPA (GRSP-55-15), dont l'objet est d'introduire des dispositions se rapportant à la détermination du moment d'inertie de l'épreuve de résistance des bagages au choc. L'expert du Japon a rappelé au GRSP sa précédente proposition (GRSP-54-20) visant à

réglementer uniquement la limite inférieure du moment d'inertie des masses d'essai et a proposé la tenue d'autres consultations avec l'expert de la CLEPA. Enfin, le GRSP a accepté de reprendre le débat à sa session de décembre 2014 et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSP-55-15 sous une cote officielle.

19. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-55-19 visant à étendre l'interdiction d'installer des sièges faisant face vers le côté à toutes les catégories de véhicules commerciaux (N). L'expert de la Turquie a émis une réserve pour complément d'étude et l'expert de l'OICA a estimé que l'extension de cette interdiction devrait être soigneusement examinée pour les véhicules spéciaux (par exemple les ambulances et les corbillards). Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014 et a invité le secrétariat à distribuer le document GRSP-55-19 sous une cote officielle.

20. Enfin, le GRSP a examiné le document GRSP-55-30-Rev.1, qui propose d'apporter des modifications d'ordre rédactionnel au Règlement ONU. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2014 et a demandé au secrétariat de distribuer le document GRSP-55-30-Rev.1 sous une cote officielle.

XIII. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 12 de l'ordre du jour)

21. Aucune nouvelle information n'a été communiquée pour ce point de l'ordre du jour.

XIV. Règlement n° 25 (Appuie-tête) (point 13 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3;
Document informel GRSP-55-11.

22. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-55-11, qui met à jour sa proposition initiale ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3 et vise à supprimer les dispositions contradictoires concernant les éléments devant être simultanément homologués conformément à plusieurs Règlements ONU. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3, tel que modifié par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été prié de présenter le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3 au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2014, en tant que projet de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU.

XV. Règlement n° 29 (Cabines de véhicules utilitaires) (point 14 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4

23. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/4, qui propose qu'au cours de l'essai de choc la cabine reste attachée au châssis en trois points au moins. L'expert suédois a fait valoir que le texte actuel du Règlement était suffisant pour garantir le niveau de sécurité visé.

XVI. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 15 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSP-55-01-Rev.1, GRSP-55-02, GRSP-55-33 et GRSP-55-39.

24. Le GRSP a examiné et adopté les documents GRSP-55-01-Rev.1, GRSP-55-02 et GRSP-55-33, tels que reproduits à l'annexe IV du présent rapport, qui actualisent les dispositions du Règlement ONU n° 44. Le secrétariat a été invité à présenter les trois propositions combinées au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2014, en tant que projet de complément 9 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU.

25. L'expert de la France a présenté un exposé (GRSP-55-39) pour faire part au GRSP des résultats des essais effectués sur les dispositifs de retenue pour enfants équipés d'un coussin-bouclier au lieu de harnais pour empêcher le déplacement des enfants pendant les collisions. Il a ajouté que ces essais montraient que le système de bouclier ne limitait pas les mouvements des enfants à l'intérieur des dispositifs de retenue, empêchant donc une protection totale. L'expert du Japon a informé le GRSP que des données expérimentales étaient disponibles concernant les types de dispositifs de retenue pour enfants dans son pays. L'expert de l'Allemagne, au nom de l'European Enhanced-safety Vehicle Committee (EEVC), a annoncé l'intention de son organisation de procéder à d'autres essais afin de proposer des amendements au Règlement ONU et de réduire les risques découlant de l'utilisation de ces dispositifs. Il a ajouté que chaque fabricant de dispositifs de retenue pour enfants équipés d'un système de bouclier devrait prendre note du risque potentiel d'éjection dans des situations particulières et devrait étudier le niveau de sécurité en conséquence. À la demande de l'expert de la France, le GRSP est convenu de reprendre l'examen de cette question dans le cadre d'un échange d'informations à sa session de décembre 2014.

XVII. Règlement n° 94 (Choc avant) (point 16 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/6;
Document informel GRSP-55-21-Rev.1.

26. L'expert de la France, Président du groupe informel des essais de choc avant, a présenté une proposition d'amendement visant à mettre à jour le Règlement ONU (document GRSP-55-21-Rev.1 remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/6) compte tenu du nouveau projet de Règlement ONU (choc avant sur la largeur totale) concernant l'amélioration de la protection des occupants plus âgés. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014 et a demandé au secrétariat de distribuer le document GRSP-55-21-Rev.1 sous une cote officielle.

XVIII. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons) (point 17 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2014/38;
ECE/TRANS/WP.29/2014/37;
Documents informels GRSP-55-14-Rev.3, GRSP-55-24
et GRSP-55-44.

27. Le GRSP a repris l'examen des questions restantes de la proposition de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 127 (ECE/TRANS/WP.29/2014/38), telles que les tolérances applicables à l'élément de frappe jambe flexible de piéton (Flex-PLI). Enfin, il a

adopté le document GRSP-55-14-Rev.3 (incorporant le document GRSP-55-24), tel que reproduit à l'annexe V du présent rapport. Il a demandé au secrétariat d'adresser la proposition (WP.29-163-06) au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de juin 2014, en tant que projet d'amendement au document ECE/TRANS/WP.29/2014/38. Il a également adopté le document GRSP-55-44, tel que reproduit à l'annexe V du présent rapport, pour apporter une correction parallèle au complément 1 à la version initiale du Règlement (ECE/TRANS/WP.29/2014/37). Le GRSP a prié le secrétariat d'adresser la proposition (WP.29-163-07) au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de juin 2014, en tant que projet d'amendement au document ECE/TRANS/WP.29/2014/37.

28. Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014 sur la base de l'éventuelle proposition d'un additif au R.M.1 visant à incorporer l'élément FlexPLI.

XIX. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants) (point 18 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/7;
Documents informels GRSP-55-08, GRSP-55-34-Rev.1, GRSP-55-35,
GRSP-55-37, GRSP-55-38 et GRSP-55-39.

29. L'expert de la France, Président du groupe informel des dispositifs améliorés de retenue pour enfants, a présenté: i) le rapport d'activité de son groupe (GRSP-55-34-Rev.1); et ii) la dernière mise à jour du projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 129, qui incorpore des dispositions concernant les sièges rehausseurs (document GRSP-55-08, remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/7). L'expert de l'OICA a présenté un exposé (GRSP-55-35) sur un éventuel système d'installation de retenue pour enfants, englobant les sièges rehausseurs pour enfants de plus de quatre ans. Le GRSP a décidé de soumettre le document GRSP-55-08 au groupe informel et de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014 sur la base d'une proposition mise à jour présentée par le groupe informel des dispositifs de retenue améliorés pour enfants.

30. Enfin, le GRSP a examiné les documents GRSP-55-37 et GRSP-55-38 présentés par l'expert de la CLEPA pour servir de base à un projet de brochure, dans le cadre d'une campagne d'information coordonnée sur le Règlement ONU n° 129. Il a demandé à ses experts de présenter un texte final pour sa session de décembre 2014.

XX. Proposition de nouveau règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (point 19 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8;
Documents informels GRSP-55-23 et GRSP-55-28-Rev.2.

31. L'expert de l'OICA a présenté le dernier projet de Règlement ONU sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8), élaboré avec le concours de l'expert de la CE et transposant le RTM ONU n° 13 (HFCV) dans l'Accord de 1958. L'expert de la République de Corée a présenté le document GRSP-55-23, qui propose de supprimer toute référence à l'hydrogène liquéfié, qui n'est pas encore visé par le projet de règlement. L'expert de l'OICA a fait valoir que le RTM ONU n° 13 mentionnait également la technique de l'hydrogène liquéfié, qui pourrait être maintenue comme une base facultative de développement. Cela étant, il a accepté de replacer ultérieurement cette technique dans le cadre du Règlement ONU lorsqu'elle serait prête à être réglementée.

32. De plus, l'expert du Japon a rappelé au GRSP que son pays réglementait déjà les véhicules à hydrogène et a demandé d'autres instructions. Les experts du GRSP ont indiqué que les Parties contractantes pouvaient continuer d'appliquer les prescriptions en vigueur au moment de l'adhésion à ce Règlement ONU s'agissant des aspects non visés pour le moment par le Règlement: i) la sécurité électrique de la chaîne de traction électrique; ii) la compatibilité des matériaux et la fragilisation par l'hydrogène du système d'alimentation en carburant; et iii) l'intégrité du système d'alimentation en carburant en cas d'accident et de choc avant et arrière sur la largeur totale. L'expert des Pays-Bas s'est dit néanmoins préoccupé du fait que le projet de règlement faisait état des Règlements n° 12, 94 et 95 quant à la vérification de l'intégrité du réservoir à carburant en cas d'accident, alors que les Règlements ONU n° 67 (Véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié) et 110 (Véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé) ne faisaient pas référence aux règlements susmentionnés. En conséquence, il a été décidé d'insérer une note de bas de page dans le projet de Règlement ONU pour spécifier les aspects qui ne sont pas encore réglementés comme rappel pour l'élaboration du Règlement et pour améliorer l'harmonisation (GRSP-55-28-Rev.2). Le GRSP est toutefois convenu de demander conseil au Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) à sa session de juin 2014 puisque la question soulevée par l'expert du Japon toucherait un certain nombre de Règlements ONU.

33. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8, tel que modifié par l'annexe VI du présent rapport. Le secrétariat a été prié de présenter le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8 au WP.29 et à l'AC.1, pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2014, en tant que projet de Règlement ONU concernant les véhicules à hydrogène et à pile à combustible.

XXI. Proposition de nouveau règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau (point 20 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/12; Documents informels GRSP-55-16 et GRSP-55-45.

34. L'expert de l'Australie a récapitulé (GRSP-55-16) les travaux consistant à transposer le RTM ONU n° 14 (Essais de choc latéral contre un poteau) dans un projet de nouveau Règlement ONU (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9). Les experts des Pays-Bas et de la France ont remis en question l'incorporation de la catégorie de véhicules N₁ dans le Règlement ONU puisque les données nationales ne la justifiaient pas. L'expert du Royaume-Uni a soutenu cette conclusion. L'expert de l'UE a informé le GRSP qu'une analyse des coûts-avantages effectuée par son organisation permettrait de mieux déterminer la catégorie de véhicules à étudier. Le GRSP a noté que les caractéristiques de la machine tridimensionnelle point H (machine 3D-H) du projet de Règlement ONU différaient de celles figurant dans la Résolution d'ensemble n° 3 (R.E.3). L'expert de la France, appuyé par l'expert de l'Italie, a remis en cause le fait qu'il soit fait référence à la norme ISO pour ce qui était des dessins et des caractéristiques des mannequins, et non à un additif au R.M.I. Suite à la suggestion de l'expert des Pays-Bas, le GRSP a aussi indiqué que le Règlement ONU (en parallèle à la future phase 2 du RTM ONU n° 14) pourrait éventuellement inclure les critères de blessure aux viscères et la limite de déflexion du thorax. Il a en outre examiné le document GRSP-55-45 qui incorpore les amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9 approuvés pendant la session.

35. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9, tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/12, non modifié, qui introduit une vitesse d'impact véhicule contre poteau de 32 ±1 km/h, quelle que soit la largeur du véhicule. Le secrétariat a été prié de présenter le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/9, en tant que projet de Règlement ONU sur les essais de

choc latéral contre un poteau, et le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/12, en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de novembre 2014. Le GRSP a cependant demandé à l'expert de l'Australie d'adresser à titre préliminaire les propositions au WP.29 à sa session de juin 2014 et de demander des instructions au WP.29/AC.2 concernant: i) la référence à la norme ISO (WorldSID) et non à un additif au R.M.1.; et ii) les dispositions transitoires relatives à la série 01 d'amendements simultanément adoptées avec la version initiale du Règlement ONU.

36. Enfin, le GRSP est convenu de demander au WP.29 et de l'AC.3, à leurs sessions de juin 2014, d'accepter de charger le groupe informel d'harmoniser les caractéristiques de la machine 3D-H.

XXII. Proposition de nouveau règlement sur les chocs avant (point 21 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10

Documents informels GRSP-55-20-Rev.1, GRSP-55-42 et GRSP-55-43

37. L'expert de la France, Président du groupe informel des essais de chocs avant, a présenté le rapport d'activité du groupe (GRSP-55-43) ainsi que les derniers amendements (GRSP-55-20-Rev.1) à la proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10) de nouveau Règlement ONU sur les essais de chocs avant, l'accent étant mis sur le système de retenue. Il a ajouté que le groupe informel s'était concentré sur deux scénarios possibles concernant le seuil applicable aux critères de compression du thorax des passagers assis à l'avant:

a) Seuil applicable aux critères de compression du thorax (Thcc) égal ou inférieur à 34 mm (compte tenu de la courbe de risque de blessure pour les femmes âgées du 5^e centile);

b) Seuil Thcc égal ou inférieur à 42 mm (compte tenu de la courbe de risque de blessure pour les femmes du 5^e centile).

38. L'expert de la France a demandé au GRSP des instructions pour choisir le scénario à étudier dans le cadre du projet de Règlement ONU. L'expert de la CE a suggéré de compléter le premier scénario par un essai supplémentaire (par exemple des essais sur chariot) effectué avec un mannequin masculin du 95^e centile. Toutefois, l'expert de la France a rappelé au GRSP que la proposition visait à réduire le nombre d'essais. L'expert de l'OICA a présenté une recommandation (GRSP-55-42) concernant l'application d'un seuil Thcc égal ou inférieur 42 mm pour étudier les femmes du 5^e centile parce qu'un seuil Thcc égal ou inférieur à 34 mm ne permettrait d'étudier qu'un pourcentage limité de la population et que les différences entre les outils d'essai devaient être prises en compte. L'expert a fait remarquer que le risque de blessure plus élevé auquel les occupants âgés était exposé serait examiné avec un seuil Thcc réduit de 42 mm pour le mannequin masculin Hybrid III du 50^e centile ainsi qu'il était aussi proposé dans le cas du Règlement ONU n° 94. Enfin, le GRSP est convenu de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014 et a demandé à ses experts de donner des instructions claires concernant les deux scénarios susmentionnés. Le secrétariat a été prié de distribuer le document GRSP-55-20-Rev.1 sous une cote officielle à la prochaine session du GRSP.

XXIII. Proposition de nouveau règlement sur les véhicules électriques de la catégorie L (point 22 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11;
Documents informels GRSP-55-07, GRSP-55-22, GRSP-55-25-Rev.1
et GRSP-55-29.

39. L'expert de l'Allemagne, Président du groupe informel des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) a fait un exposé (GRSP-55-29) pour présenter le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11, dont l'objet est de proposer un projet de Règlement ONU sur les prescriptions relatives à la sécurité de la chaîne de traction électrique des véhicules de la catégorie L₁ ayant une vitesse de définition maximale supérieure à 6 km/h. L'expert de l'IMMA a proposé quelques amendements (GRSP-55-07) au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11. La majorité des Parties contractantes (Allemagne, Australie, Espagne, France, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède) ont refusé que soient introduites dans le texte du projet de Règlement ONU des dispositions supplémentaires (par. 12 du document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11) permettant aux Parties contractantes de continuer d'exiger la preuve de la conformité aux prescriptions en matière d'accident, comme l'a proposé l'expert du Japon. Le GRSP a soumis le document GRSP-55-25-Rev.1 au groupe informel (y compris le document GRSP-55-22 proposé par l'expert du Japon) et il a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014, sur la base d'une proposition mise à jour présentée par le groupe informel. Enfin, le GRSP est convenu de demander au WP.29, à sa session de juin 2014, d'accepter de proroger le mandat du groupe informel jusqu'en juin 2015.

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

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

40. L'expert de la Turquie a fait part au GRSP de la prochaine inauguration du Centre national de la sécurité passive.

B. Définitions et sigles figurant dans les Règlements relevant du GRSP, sur la base d'une initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Document: Document informel GRSP-51-03.

41. Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014 sur la base d'une liste de sigles provisoire mise à jour (GRSP-51-03) visant à inclure les sigles du Règlement ONU n° 129 émanant de l'expert de la France.

C. Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette tâche

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2014/53;
Documents informels GRSP-55-17 et WP.29-162-18.

42. Le GRSP a noté que l'examen du projet de Révision 3 de l'Accord de 1958 (ECE/TRANS/WP.29/2014/53) était prévu pour la session de juin du WP.29 ainsi que l'examen d'autres questions en suspens telles que: i) le vote par procuration; ii) la liste A finale du projet de Règlement ONU n° 0; et iii) la date commune d'entrée en vigueur d'une

nouvelle série d'amendements aux Règlements ONU. Le GRSP a pris acte du document WP.29-162-18, qui introduit des principes applicables aux compléments, aux séries d'amendements et aux révisions concernant les Règlements ONU. Enfin, il a décidé de placer le Règlement ONU n° 16 sur la liste A finale tandis que le Règlement ONU n° 14 devrait être placé sur la liste B.

43. De plus, le GRSP a pris note du document GRSP-55-17, qui indique des scénarios envisageables pour l'introduction de différents systèmes de propulsion/traction dans le Règlement ONU compte tenu de l'homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA). L'expert de l'OICA a dit que les Règlements ONU devraient être considérés comme neutres du point de vue de la technologie et des carburants. L'expert de l'Allemagne a indiqué que la solution consistant à élaborer des annexes spéciales consacrées chacune à un système d'alimentation en carburant particulier pourrait aider les Parties contractantes à appliquer la précédente série d'amendements. Toutefois, il a proposé que le document GRSP-55-17 soit examiné plus avant et que le groupe informel de l'IWVTA vérifie si cette solution serait valable pour tous les Règlements ONU. Il a également envisagé la possibilité pour le groupe informel d'étudier davantage la question du renvoi à d'autres Règlements ONU. Le GRSP est convenu de reprendre la discussion de cette question et de soumettre entre-temps le document GRSP-55-17 au groupe informel de l'IWVTA pour examen.

D. Points à retenir de la session de mars 2014 du WP.29

44. Le Secrétaire a rendu compte des points marquants de la 162^e session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1108).

E. Définitions non harmonisées dans les règlements relevant du GRSP

Document: Document informel GRSP-55-03.

45. Le GRSP a pris acte du document GRSP-55-03, qui fait apparaître un certain nombre d'incohérences entre certaines des définitions utilisées dans les Règlements ONU et reprises du document «UN Vehicle Regulations Dictionary» établi par un ancien interne du secrétariat de la CEE. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014.

F. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 14 et 16

Document: Document informel GRSP-55-04.

46. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-55-04, qui précise que le système de réglage de la hauteur de l'ancrage supérieur effectif (récemment introduit pour les autobus) pourrait être visé par les prescriptions relatives aux ancrages ou aux ceintures de sécurité. L'expert de l'Allemagne a émis une réserve pour complément d'étude. Enfin, le GRSP est convenu de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014, sur la base d'une proposition révisée établie par l'expert des Pays-Bas, et de maintenir le document GRSP-55-04 sur l'ordre du jour pour référence.

G. Règlement n° 95 (Protection contre le choc latéral)

Document: Document informel GRSP-55-06.

47. Le GRSP a accepté de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2014 par manque de temps et a demandé au secrétariat de distribuer le document GRSP-55-06 sous une cote officielle.

H. Règlement n° 100 (Construction et sécurité fonctionnelle des véhicules électriques à batterie)

Documents: Documents informels GRSP-55-12 et GRSP-55-13.

48. L'expert de l'OICA a présenté les documents GRSP-55-12 et GRSP-55-13, qui précisent les dispositions se rapportant aux connecteurs. L'expert de l'Allemagne a approuvé le contenu technique de la proposition, mais a suggéré un libellé plus clair. Le GRSP est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2014.

I. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages)

Document: Document informel GRSP-55-18.

49. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSP-55-18, qui précise les dispositions concernant l'interdiction d'installer des sièges orientés vers le côté. Le GRSP a décidé de reprendre le débat à sa session de décembre 2014 et a demandé au secrétariat de distribuer le document GRSP-55-18 sous une cote officielle.

J. Nouveaux véhicules favorisant la mobilité

Document: Document informel GRSP-55-26-Rev.1.

50. L'expert du Japon a présenté une enquête (GRSP-55-26-Rev.1) sur la sécurité des véhicules à quatre roues dont la masse à vide ne dépasse pas 400 kg (catégories L₆ et L₇); il a été démontré que ces véhicules étaient très similaires aux véhicules de transport de personnes (M₁) désignés au Japon par l'expression «nouveaux véhicules favorisant la mobilité». L'expert a ajouté que ces véhicules pourraient être conformes à un certain nombre de prescriptions en matière de sécurité (par exemple essais de choc avant sur la largeur totale, Règlement ONU n° 95) actuellement exigées pour les véhicules de transport de personnes au Japon. Il a conclu que son pays aspirait à une harmonisation des règlements applicables à ces véhicules et souhaitait obtenir des informations et observations de la part des Parties contractantes. L'expert de la CE a informé le GRSP que son organisation effectuait des recherches analogues en matière de sécurité pour les véhicules de la catégorie L₇ et a proposé de collaborer avec l'expert du Japon et d'échanger des données sur l'analyse des coûts-avantages. Le GRSP a décidé de continuer à partager des informations à ce sujet à sa session de décembre 2014.

K. Proposition d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules

Document: Document informel GRSP-55-27.

51. Le GRSP a pris note du document GRSP-55-27, qui porte sur l'éventuelle insertion de nouvelles catégories de véhicules (par exemple les remorques agricoles et les machines tractées) dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Il a été relevé que la proposition avait été établie par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) lors de la mise à jour du Règlement ONU n° 86 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des tracteurs agricoles) et que le GRE avait accepté de distribuer la proposition à tous les groupes de travail pour la formulation d'observations. Le GRSP a invité ses experts à adresser des observations au secrétariat avant la session d'octobre 2014 du GRE.

XXV. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour)

52. Pour sa cinquante-sixième session, prévue à Genève du 9 décembre (9 h 30) au 12 décembre 2014 (12 h 30), le GRSP a indiqué que la date limite de communication des documents officiels au secrétariat était le 12 septembre 2014, soit douze semaines avant la session. Le GRSP a approuvé l'ordre du jour provisoire ci-après:

1. Adoption de l'ordre du jour;
2. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête);
3. Règlement technique mondial n° 9 (Sécurité des piétons):
 - a) Phase 2 du Règlement technique mondial;
 - b) Proposition d'amendement 3;
4. Harmonisation des mannequins utilisés pour les essais de choc latéral;
5. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques;
6. Règlement n° 14 (Ancrage des ceintures de sécurité);
7. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité);
8. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges);
9. Règlement n° 22 (Casques de protection);
10. Règlement n° 29 (Résistance des cabines);
11. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants);
12. Règlement n° 80 (Résistance des sièges et de leurs ancrages sur les autobus);
13. Règlement n° 94 (Chocs avant);
14. Règlement n° 95 (Collision latérale);
15. Règlement n° 100 (Véhicules électriques à batterie);
16. Règlement n° 127 (Sécurité des piétons);
17. Règlement n° 129 (Dispositifs améliorés de retenue pour enfants);
18. Proposition de nouveau Règlement sur les chocs avant;
19. Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 14 et 16;
20. Élection du Bureau;
21. Questions diverses:
 - a) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité passive;
 - b) Définitions et sigles figurant dans les règlements relevant du GRSP;
 - c) Mise au point d'une homologation de type internationale du véhicule complet (IWVTA) et participation des Groupes de travail à cette tâche;
 - d) Points à retenir des sessions de juin et de novembre 2014 du WP.29;
 - e) Définitions non harmonisées dans les règlements relevant du GRSP;
 - f) Machine tridimensionnelle point H.

Annexe I

Liste des documents informels (GRSP-55-...) distribués sans cote officielle pendant la session

<i>N°</i>	<i>Document communiqué par</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
01/ Rev.1	Espagne	15	Anglais	Proposal for Supplement 8 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44	d)
02	Pays-Bas	15	Anglais	Proposal for Supplement 8 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44	d)
03	Secrétariat	23 e)	Anglais	UN Vehicle Regulations Dictionary - Non-harmonised definitions in UN Regulations under the responsibilities of GRSP	c)
04	Pays-Bas	23 f)	Anglais	Proposal for collective amendments to UN Regulations Nos. 14 and 16	a)
05	Présidente du GRSP	1	Anglais	Running order of the session	a)
06	Secrétariat	23 g)	Anglais	Proposal for Supplement 5 to the 03 series of amendments to Regulation No. 95 (Lateral collision)	b)
07	IMMA	22	Anglais	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 - Draft Regulation on electric vehicles of category L, submitted by the Informal Working Group SRSEE	a)
08	France	18	Anglais	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/7 – Draft 01 series of amendment to Regulation No. 129	b)
09	OICA	3 b)	Anglais	Pedestrian Protection Definition of the Measuring Point	a)
10/ Rev.3	OICA	8	Anglais	Regulation No. 11 (Door latches and hinges) - Proposal for the 04 series of amendments	d)
11	OICA	13	Anglais	Proposal to correct the draft Supplement 1 to the 04 series of amendments to Regulation No. 25 (head restraints)	d)
12	OICA	23 h)	Anglais	Proposal for Supplement 2 to the 02 series of amendments to Regulation No. 100 (Battery of electric vehicles)	a)

<i>N°</i>	<i>Document communiqué par</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
13	OICA	23h)	Anglais	Proposal for Supplement 4 to the 01 series of amendments to Regulation No. 100 (Battery of electric vehicles)	a)
14/ Rev.3	Présidente du GRSP	17	Anglais	Proposal to amend the draft 01 series of amendments to Regulation No. 127 (Pedestrian safety)	d)
15	CLEPA	11	Anglais	Proposal for Supplement 3 to the 08 series of amendments to Regulation No. 17 (Strength of seat)	b)
16	Australie	20	Anglais	Summary of the transposition of UN GTR No. 14 (Pole Side Impact) into a draft new UN Regulation	a)
17	Secrétariat	23 c)	Anglais	Electric, hybrid vehicles & HFCV – principles for their introduction into UN Regulations in view of IWVTA (1958 Agreement)	c)
18	Allemagne	23 i)	Anglais	Regulation No. 80 (Strength of seats and their anchorages (buses))	b)
19	Allemagne	11	Anglais	Proposal for Supplement 2 to the 04 series of amendments to Regulation No. 17 (Strength of seat)	b)
20/ Rev.1	France	21	Anglais	Proposal for amendment of document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/10	b)
21/ Rev.1	France	16	Anglais	Proposal for 03 series of amendments to Regulation No. 94 (Frontal collision)	b)
22	Japon	22	Anglais	Draft Regulation on electric vehicles of category L - proposal of amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSP/2014/11	a)
23	République de Corée	19		Proposal of amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/8 (Proposal by European Commission and OICA of Draft Regulation on hydrogen and fuel cell vehicles)	a)
24	République de Corée	3 b)	Anglais	Proposal of amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/2 and ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/5 (Proposal by European Commission of amendment to Phase 1 and draft Phase 2 to global technical regulation No. 9 Pedestrian Safety)	c)
25/ Rev.1	Présidente du GRSP	22	Anglais	Draft Regulation on electric vehicles of category L - proposal of amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSP/2014/11	a)
26/ Rev.1	Japon	23 j)	Anglais	Survey on Safety of New Mobility Vehicles	a)

<i>N°</i>	<i>Document communiqué par</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
27	Secrétariat	23 k)		Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)	a)
28/ Rev.2	OICA	19	Anglais	Draft Regulation on hydrogen and fuel cell vehicles	d)
29	Président du groupe informel des SRSEE	22	Anglais	Draft Regulation on electric vehicles category L	d)
30/ Rev.1	Secrétariat	11	Anglais	Regulation No. 17 (Seat strength)	b)
31	OICA	9	Anglais	Proposal for Supplement 7 to the 07 series of amendments to Regulation No. 14	b)
32	OICA	9	Anglais	Proposal for Supplement 7 to the 07 series of amendments to Regulation No. 14 - r-point	a)
33	CLEPA	15	Anglais	Proposal for Supplement 8 to the 04 series of amendments to Regulation No. 44	d)
34/ Rev.1	France	18	Anglais	Status report of the informal working group on Enhanced Child Restraint Systems (ECRS) - UN Regulation No. 129	a)
35	OICA	18	Anglais	Enhanced Child Restraint Systems (ECRS)	a)
36	États-Unis d'Amérique	3a)	Anglais	UN GTR No. 9 Phase 2	d)
37	CLEPA	18	Anglais	UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems (ECRS)) - Information to consumers	c)
38	CLEPA	18	Anglais	UN Regulation No. 129 (Enhanced Child Restraint Systems (ECRS)) - Information to consumers	c)
39	France	15 à 18	Anglais	A study on the shield system	a)
40	Groupe informel GTR9 PH2 -TF	3 b)	Anglais	Status report task force bumper test area	a)
41	Groupe informel GTR9 PH2 -TF	3 b)	Anglais	Proposal for Amendment to global technical regulation	b)
42	OICA	21	Anglais	Draft UN GTR on Frontal Impact	a)

<i>N°</i>	<i>Document communiqué par</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
43	France	16 à 21	Anglais	UN Regulation N°94 and draft UN Regulation Full width Frontal Impact	a)
44	OICA	17	Anglais	Proposal to amend Supplement 1 to Regulation No. 127 in its original version (ECE/TRANS/WP.29/2014/37)	d)
45	Australie	20	Anglais	Draft UN Regulation on Pole Side Impact	d)

Notes:

- a) Examen achevé ou annulé.
- b) Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.
- c) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document informel.
- d) Document adopté et à présenter au WP.29.

Annexe II

Projets d'amendements au Règlement n° 11 (Serrures et charnières des portes)

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/13 (voir par. 15 du présent rapport)

...

Ajouter le nouveau paragraphe 6.3.1.1., libellé comme suit:

- «6.3.1.1. Si un système de verrouillage général équipe un véhicule, il ne doit pouvoir être activé que si la clef de contact du moteur n'est pas en position marche et son installation doit être associée à au moins l'une des dispositions ci-après:
- a) Présence dans le véhicule d'un système d'alarme avec détection à l'intérieur conforme aux Règlements n° 116 ou 97, ou de tout autre équipement capable de détecter le mouvement d'un occupant. L'activation du système de verrouillage général ne doit pas être possible si le mouvement d'un occupant est détecté dans l'habitacle;
ou
 - b) **Présence d'un avertisseur sonore (par exemple, un klaxon) qui peut être activé depuis l'intérieur du véhicule si le contact est coupé et que le système de verrouillage général est activé.**».

Paragraphe 6.3.1.2. *proposé*, supprimer.

Ajouter les nouveaux paragraphes 13.7. à 13.9., libellés comme suit:

- «13.7. À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ONU ne devra refuser d'accorder ou de reconnaître une homologation de type ONU en application du présent Règlement ONU modifié par la série 04 d'amendements.
- 13.8. À compter du **1^{er} septembre 2016**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne devront délivrer des homologations de type ONU que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement ONU modifié par la série 04 d'amendements.
- 13.9.** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne pourront refuser d'accorder des extensions d'homologation de type ONU pour des types de véhicules dont l'homologation a été accordée en vertu des précédentes séries d'amendements au présent **Règlement ONU**.».

...

Annexe III

Projets d'amendements au Règlement n° 25 (Appuie-tête)

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/3 (voir par. 22 du présent rapport)

Paragraphe 1.1., note de bas de page 1, modifier comme suit:

«1.1. Le présent Règlement suivant.¹

¹ Les appuie-tête conformes aux dispositions du Règlement n° 17 ne doivent pas obligatoirement satisfaire aux dispositions du présent Règlement. **Les sièges des véhicules de la catégorie M₂ ayant une masse maximale excédant 3 500 kg et des véhicules de la catégorie M₃ d'un type homologué en application du Règlement n° 80 ne doivent pas obligatoirement satisfaire aux dispositions du présent Règlement.**».

Annexe IV

Projets d'amendements au Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants)

Adoptés sur la base du document GRSP-55-01-Rev.1 (voir par. 24 du présent rapport)

Paragraphe 2.7., modifier comme suit:

«2.7. “*Bouclier d’impact*”, un dispositif fixé devant l’enfant, destiné à répartir les forces de retenue sur la plus grande partie du haut du corps de l’enfant en cas de choc avant.

Par référence au paragraphe 2.1.3., ces systèmes sont subdivisés en deux classes:

Classe A: Systèmes intégrés

Classe B: Systèmes non intégrés.».

Paragraphe 6.1.12., modifier comme suit:

«6.1.12. Les systèmes de retenue pour enfants du groupe I doivent appartenir à la classe des systèmes intégrés à moins d’être équipés d’un bouclier d’impact de **classe B** défini au paragraphe 2.7.».

Paragraphe 7.1.4.4.1.2.3., modifier comme suit:

«7.1.4.4.1.2.3. Dispositifs de retenue pour enfants autres que ceux du groupe 0 non appuyés contre la planche du bord:

La tête du mannequin ne doit pas dépasser les plans FD, FG et DE, tels qu’ils sont définis à la figure 4 ci-dessous **et il n’y a pas de contact direct de la tête du mannequin avec la barre**, dans les 300 ms qui suivent le choc ou lorsque le mannequin s’immobilise définitivement, si cette immobilisation survient avant.».

Paragraphe 8.1.3.7.6., modifier comme suit:

«8.1.3.7.6. Si le dispositif de retenue pour enfants est approprié pour deux groupes de masse ou plus, les essais sont effectués à l’aide du mannequin le plus léger et du mannequin le plus lourd indiqués ci-dessus pour **chacun des groupes concernés**.».

Paragraphe 8.1.3.7.10., modifier comme suit:

«8.1.3.7.10. L’essai indiqué au paragraphe 7.1.4.1.10.1.2. **est** effectué uniquement avec le mannequin le plus grand pour lequel le dispositif de retenue pour enfants est conçu. **Lorsque plusieurs configurations de dispositif de retenue pour enfants sont possibles (par exemple position verticale ou inclinée), celle qui donne lieu au cas le plus défavorable en matière de déplacement horizontal de la tête est utilisée pour l’essai.**».

Paragraphe 11.2., modifier comme suit:

«11.2. Qualification de la production des dispositifs de retenue pour enfants

La production de ...

À cette fin, **cinq dispositifs de retenue pour enfants sont prélevés au hasard dans le premier lot de production par le service technique qui a procédé aux essais d'homologation, par un service technique désigné par l'autorité qui accordera l'homologation ou par l'autorité elle-même.**

Six échantillons peuvent être choisis au hasard si la condition énoncée au paragraphe 7.1.4.4.1.2.3. est retenue pour l'essai décrit au paragraphe 11.2.1.1.).

Par premier lot ...».

Paragraphe 11.2.1.1., modifier comme suit:

«11.2.1.1. Cinq dispositifs de retenue pour enfants sont soumis à l'essai dynamique décrit au paragraphe 8.1.3. Le service technique ayant effectué les essais d'homologation de type doit déterminer les conditions ayant provoqué le déplacement horizontal maximum de la tête lors des essais dynamiques d'homologation de type, à l'exclusion des conditions décrites au paragraphe 7.1.4.4.1.2.3., **qui vise uniquement l'essai effectué sans une barre de 100 mm, et au paragraphe 7.1.4.1.10.1.2. ci-dessus.** Les cinq dispositifs de retenue pour enfants doivent être soumis aux essais dans les mêmes conditions.

Si, pendant au moins l'un des cinq essais effectués, le dispositif de retenue pour enfants touche la barre, un autre essai doit être effectué selon la condition décrite au paragraphe 7.1.4.4.1.2.3 qui a trait à l'essai effectué sans une barre de 100 mm. Cet essai supplémentaire n'est pas utilisé pour le calcul décrit au paragraphe 11.2.1.3. a)».

Annexe13,

Paragraphe 2 et 3, modifier comme suit:

«2. Cette ceinture est composée de trois parties rigides, à savoir l'enrouleur (R), le renvoi au montant (P), et deux points d'ancrage (A1 et A2) (voir fig. **1b**)...

3. ...

Dans la figure **1b** ci-dessous, la valeur de X ...».

Paragraphe 5 et 6, modifier comme suit:

«5. La ceinture statique deux points présentée dans la figure **1a** comprend ...

6. ... Dans la figure **1a**, la valeur de Y est ...».

Figure 1, modifier comme suit:

«Figure 1

Configuration d'une ceinture de sécurité de série

Figure 1a

Ceinture statique deux points

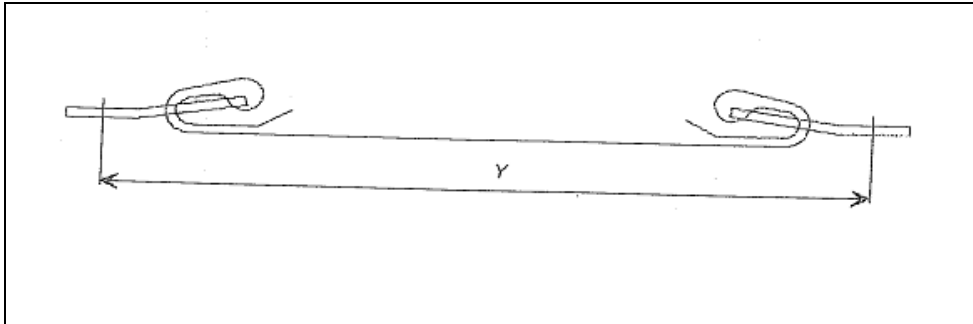
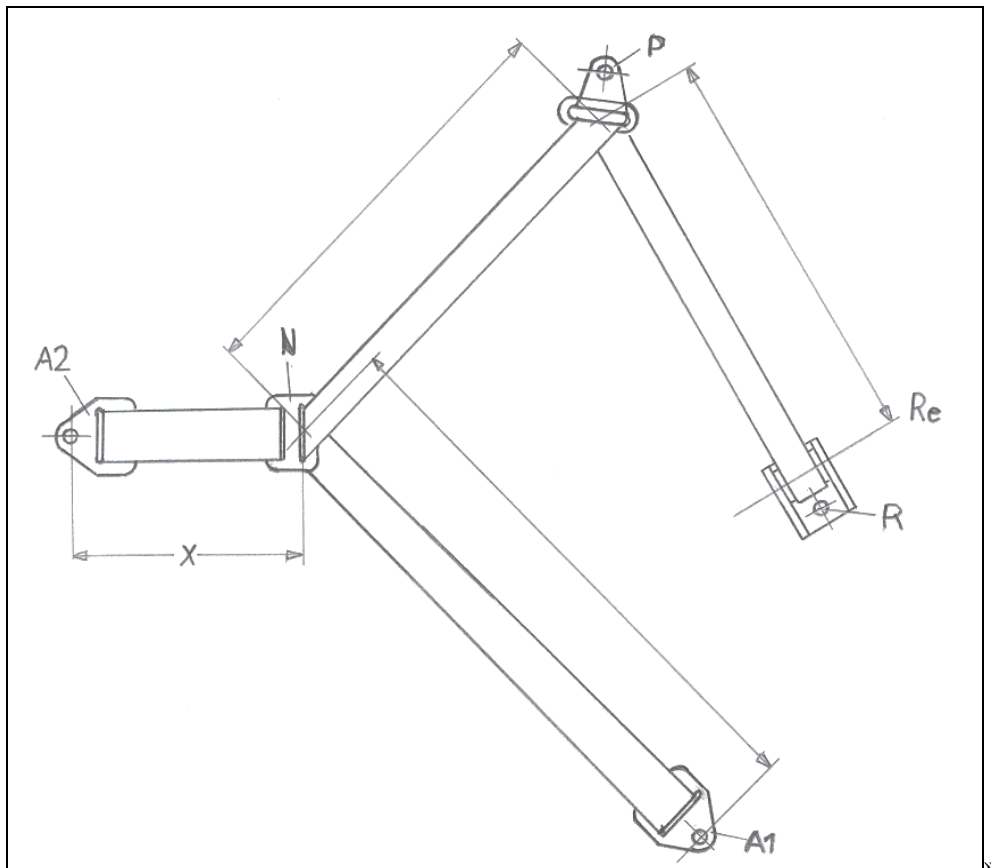


Figure 1b

Ceinture à enrouleur trois points



**Texte adopté sur la base du document GRSP-55-02
(voir par. 24 du présent rapport)**

Paragraphe 7.1.4.1.8., modifier comme suit:

«7.1.4.1.8. Pendant les essais dynamiques, la ceinture de sécurité de série utilisée pour installer un dispositif de retenue pour enfants **intégré** ne doit se décrocher d'aucun système de guidage ou de verrouillage utilisé pour les essais.

Pendant les essais dynamiques, la ceinture de sécurité de série utilisée pour installer un dispositif de retenue pour enfants non intégré ne doit se décrocher d'aucun système de guidage ou de verrouillage utilisé pour les essais; toutefois, pour la partie "épaules" de la ceinture de sécurité de série, cela est applicable jusqu'à ce que le déplacement horizontal maximal de la tête du mannequin soit atteint. De plus, pendant l'essai dynamique d'un dispositif de retenue pour enfants non intégré, la limite d'un déplacement acceptable de la ceinture d'épaule est que le bord inférieur de la partie "épaules" de la ceinture de sécurité de série ne soit pas situé au-dessous du coude du mannequin au moment où le déplacement horizontal maximal de la tête du mannequin est atteint.».

Annexe 15 (notes explicatives), paragraphe 6.2.4., supprimer:

**Texte adopté sur la base du document GRSP-55-33
(voir par. 24 du présent rapport)**

Paragraphe 6.1.5., modifier comme suit:

«6.1.5. Les fabricants des dispositifs de retenue pour enfants doivent déclarer par écrit que la toxicité des matériaux utilisés dans la fabrication desdits dispositifs et qui sont accessibles à l'enfant qui s'y trouve, est conforme aux dispositions pertinentes **de la norme EN 71:2009, troisième partie**. Des essais pour vérifier l'exactitude de la déclaration peuvent être exécutés sur décision des autorités chargées des essais d'homologation. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux dispositifs de retenue pour enfants des groupes II et III.».

Paragraphe 6.1.6., modifier comme suit:

«6.1.6. Les fabricants de dispositifs de retenue pour enfants doivent déclarer par écrit que l'inflammabilité des matériaux utilisés pour fabriquer les dispositifs en question est conforme **aux parties pertinentes de la norme EN 71:2009, deuxième partie**. Des essais destinés à confirmer la validité de cette déclaration peuvent être effectués à la demande de l'autorité chargée des essais.».

Annexe V

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

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/ 2014/38 (voir par. 27 du présent rapport) – Texte adopté sur la base du document GRSP-55-14-Rev.3

Paragraphes 11.1 à 11.4., modifier comme suit:

- «11.1. À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser d'accorder ou de reconnaître une homologation au titre du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 11.2. À compter du ~~[1^{er} septembre 2017]~~ ~~Au terme d'un délai de 26 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements,~~ les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 11.3. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ~~ONU~~ ne doivent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation ~~de type ONU~~ en application des précédentes séries d'amendements au présent Règlement ~~ONU~~.
- 11.4. ~~[Même après l'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement ONU,]~~ **les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU continuent d'accepter** les homologations ~~de type ONU~~ accordées au titre de la série précédente d'amendements au Règlement ~~ONU~~ ~~restent valides et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU continuent de les accepter.~~».

Annexe 4, paragraphes 1.1. et 1.4., supprimer les crochets.

Annexe 5, paragraphe 3.2.1., modifier comme suit:

- «3.2.1. La vitesse de l'élément de frappe est mesurée en un point de sa chute libre avant l'impact conformément à la méthode décrite dans la norme ISO 3784:1976. ~~La vitesse est mesurée avec une précision de $\pm 0,01$ m/sec. ...~~».

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/ 2014/37 (voir par. 27 du présent rapport) – Texte adopté sur la base du document GRSP-55-44

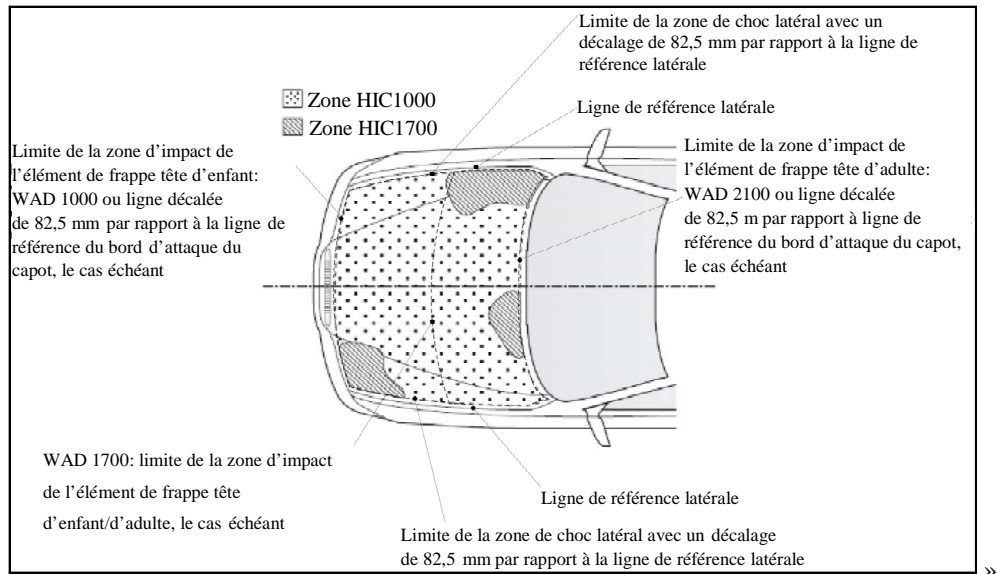
Annexe 5, paragraphe 3.2.1., modifier comme suit:

- «3.2.1. La vitesse de l'élément de frappe est mesurée en un point de sa chute libre avant l'impact conformément à la méthode décrite dans la norme ISO 3784:1976. ~~La vitesse est mesurée avec une précision de $\pm 0,01$ m/sec. ...~~».

Annexe 5, Figure 11, modifier comme suit:

«Figure 11

Exemple de répartition des zones HIC1000 et HIC1700



Annexe 6, paragraphe 2.2.4., modifier comme suit:

«2.2.4. L'humidité relative et la température du local de certification sont mesurées au moment de l'étalonnage la certification et consignées dans le procès-verbal de certification.

Annexe 6, figure 5, titre, modifier comme suit:

«Figure 5

Montage de mise en charge du genou pour l'essai d'homologation statique de la jambe d'essai souple (voir par. 1.2.5 de la présente annexe)

...

»

Annexe 6, figure 6, titre, modifier comme suit:

«Figure 6

Montage pour l'essai dynamique d'homologation de la jambe d'essai souple (essai au pendule) (voir par. 1.3.3.1 de la présente annexe)

...

»

Annexe 6, figure 7, titre, modifier comme suit:

«Figure 7

Montage pour l'essai dynamique d'homologation de la jambe d'essai souple (essai inverse) (voir par. 1.4.3.1. 8.1.3.4. de la présente annexe)

...

»

Annexe VI

Projets d'amendements au nouveau Règlement sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2014/8 (voir par. 33 du présent rapport)

Table des matières, paragraphe 13, supprimer

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. **Objet**

Le présent Règlement s'applique aux¹:

....»

...

Paragraphe 2.12., modifier comme suit:

«2.12. “*Véhicule fonctionnant à l'hydrogène*”, tout véhicule automobile qui utilise comme moyen de propulsion de l'**hydrogène gazeux comprimé**, y compris les véhicules à pile à combustible et à moteur à combustion interne. L'hydrogène servant de carburant à des véhicules de transport de personnes est défini dans les normes **ISO 14687-2: 2012** et **SAE J2719: (Révision septembre 2011)**».

Paragraphe 2.14., supprimer

Les paragraphes 2.15. à 2.29., deviennent les paragraphes 2.14. à 2.28.

Paragraphes 13. à 13.2., supprimer

¹ Le présent règlement ne vise pas la sécurité électrique de la chaîne de traction électrique, la compatibilité des matériaux et la fragilisation par l'hydrogène du système d'alimentation en carburant, ainsi que l'intégrité du système d'alimentation en carburant en cas d'accident et de choc avant et arrière sur la largeur totale.

Annexe VII

Projets d'amendements au nouveau Règlement sur les essais de choc latéral contre un poteau

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2014/9 (voir par. 35 du présent rapport)

...

Paragraphe 2.10., modifier comme suit:

«2.10. «Véhicule alimenté à l'hydrogène», tout véhicule automobile qui utilise comme moyen de propulsion de l'**hydrogène gazeux comprimé**, y compris les véhicules à pile à combustible et à moteur à combustion interne. L'hydrogène servant de carburant à des véhicules de transport de personnes est défini **dans la norme ISO 14687-22012 et la norme SAE J2719 (Révision septembre 2011)**.».

...

Paragraphe 2.18., modifier comme suit:

«2.18. «Point-R», un point de référence qui:

- a) A des coordonnées qui sont fonction de la structure du véhicule; et
- b) Doit être établi, aux fins du présent Règlement, conformément à l'annexe 1 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules **(R.E.3)**.³

...

Paragraphe 5.1., modifier comme suit:

«5.1. Un véhicule ... un **mannequin** WorldSID homme adulte du 50^e centile.⁵

...

Paragraphe 5.5.1., modifier comme suit:

«5.5.1. Sur ... conformément au paragraphe **5.1.** de l'annexe 3 ne doit pas dépasser:»

³ Document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

...
⁵ Les caractéristiques techniques, notamment des dessins détaillés et les instructions de montage et de démontage du mannequin WorldSID homme du 50^e centile sont définies **par référence à l'annexe 3 du présent Règlement**.».

...

Annexe 3, paragraphe 4.3.1., modifier comme suit:

- «4.3.1. Le mannequin doit être un mannequin WorldSID homme du 50^e centile conforme à la norme [ISO 15830:2013]¹, équipé de **deux demi-bras** et (au minimum) de tous les instruments nécessaires pour obtenir les chaînes de mesurage servant à déterminer les critères de résultats énumérés au paragraphe 5.3 du présent Règlement.».

...

Annexe 4, paragraphe 2.5., note de bas de page 1, modifier comme suit:

- «¹ Pour plus de renseignements concernant l'instrument servant à déterminer le point H, **notamment les dimensions**, prière de se reporter à la norme [ISO 15830-2:2013], numéro de plan W50-82500.».

...

Annexe 6, paragraphe 3.1.4., modifier comme suit:

- «3.1.4. La vanne d'arrêt principale et les autres vannes d'arrêt de l'hydrogène, qui sont placées dans la tuyauterie aval sont **dans des conditions normales de conduite immédiatement** avant le choc.».

...

Annexe 6, paragraphe 5.4., modifier comme suit:

- «5.4. Le débit moyen d'hélium pendant l'intervalle de temps est par conséquent calculé comme suit:

$$V_{\text{He}} = (M_f - M_o) / \Delta t \times 22,41 / 4,003 \times (P_{\text{target}} / P_o)$$

où V_{He} est le débit volumique moyen (Nl/min) pendant l'intervalle de temps et (P_{target}/P_o) sert à compenser les différences entre la pression initiale mesurée (P_o) et la pression de remplissage visée (P_{target}).».

...

¹ Il est prévu que les caractéristiques requises pour le mannequin WorldSID homme du 50^e centile seront indiquées dans l'additif [2] à la Résolution mutuelle n° 1.

Annexe VIII

[Anglais seulement]

List of GRSP informal working groups

<i>Informal working group</i>	<i>Chair</i>	<i>Expiry date of the mandate [pending WP.29 decision]</i>	<i>Secretary</i>
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Marisol Medri (USA) Phone : +1 202 366 6987 Fax : +1 202 493 29 90 e-mail : marisol.medri@dot.gov	December 2015	
Head Restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost (UK) Phone : +44-(0)207 9442107 Fax : +44-(0)207 9449623 e-mail : bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2015	OICA
Child Restraint Systems (CRS)	Mr. Pierre Castaing (France) Phone : +33 1-69801750 Fax : +33 1-69801719 e-mail : pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Pedestrian Safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm (Germany) Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 e-mail: richard.damm@bmvbs.bund.de	November 2014	
Pole Side Impact (PSI)	Mr. Robert Hogan (Australia) Phone : +61 2 62 74 72 66 Fax : +61 2 62 74 74 77 e-mail : robert.hogan@infrastructure.gov.au	March 2014	
Electric Vehicle Safety (EVS)	Mr. N. Nguyen (USA), (vice-chaired by the European Union and China) Phone: +1 202 366 69 34 Fax: +1 202 493 29 90 e-mail : nha.nguyen@dot.gov	December 2014	Japan
Rechargeable Energy Storage Systems (SRSEE)	Mr. G. Kellermann (Germany) Phone : +49 228 300 43 04 Fax : +49 228 300 807 43 04 e-mail : gerd.kellermann@bmvbs.bund.de	[June 2015]	OICA