



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/54
14 janvier 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction
des véhicules

Groupe de travail des dispositions
générales de sécurité (GRSG)

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES
DE SÉCURITÉ SUR SA SOIXANTE-QUINZIÈME SESSION
(27-30 octobre 1998)

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité a tenu sa soixante-quinzième session du 27 octobre (après-midi) 1998 au 30 octobre (matin) 1998, sous la présidence de M. J. Martin (Luxembourg). Ont participé aux travaux des experts des pays suivants : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi participé. Des représentants du Japon et de la République populaire de Chine ont aussi participé aux travaux en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont aussi participé aux travaux : Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Comité de liaison de la construction d'équipements et de pièces d'automobiles (CLEPA) et Comité européen des assurances (CEA). Un expert de la Fédération européenne de caravanning était aussi présent à l'invitation du secrétariat.

2. Les documents sans cote distribués pendant la session sont énumérés à l'annexe 1 du présent rapport.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 36 (Véhicules de transport en commun)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/R.280, TRANS/WP.29/GRSG/R.292, TRANS/WP.29/GRSG/R.298, TRANS/WP.29/GRSG/R.299, TRANS/WP.29/GRSG/1998/1, TRANS/WP.29/GRSG/1998/2, TRANS/WP.29/GRSG/1998/4, TRANS/WP.29/GRSG/1998/12, TRANS/WP.29/GRSG/1998/13, et documents sans cote Nos 3, 7, 8 et 13 mentionnés à l'annexe 1 du présent rapport

3. L'examen de ce point a commencé par une analyse de l'état d'avancement des documents pour savoir quels étaient ceux sur lesquels l'accord s'était fait et qui pouvaient donc être préparés en vue de leur soumission au WP.29 et à l'AC.1 (voir par. 17 ci-dessous).

4. En ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRSG/R.280, le Président a rappelé que le GRSG avait décidé que les prescriptions proposées pour le transport des voyageurs handicapés devaient être considérées comme facultatives et faire l'objet d'une annexe distincte du Règlement. Il a aussi expliqué qu'elles devaient être alignées sur celles adoptées par la Communauté européenne dans la Directive correspondante.

5. L'expert de l'IRU a annoncé que son organisation préparait actuellement un document sur cette question, en collaboration avec l'Union internationale des transports publics (UITP). Il a expliqué que ce document mettrait en lumière les difficultés que les véhicules à plancher surbaissé allaient présenter, notamment en ce qui concerne la répartition des sièges, l'accès des personnes handicapées aux places assises, l'installation du montant central sur les double portes et la circulation sur les chaussées accidentées. Il a estimé que le document pourrait être prêt pour la prochaine session du GRSG.

6. À la suite de cette déclaration, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de dispositions spéciales pour les voyageurs handicapés lors de sa prochaine session et de maintenir à l'ordre du jour l'examen du document TRANS/WP.29/GRSG/R.280. Afin de faciliter son examen, le Président a demandé aux experts de conserver le document sans cote No 8 et d'en amener des exemplaires lors de la soixante-seizième session.

7. Le GRSG a estimé que les propositions contenues dans les documents TRANS/WP.29/GRSG/R.292, TRANS/WP.29/GRSG/R.298, TRANS/WP.29/GRSG/R.299 et TRANS/WP.29/GRSG/1998/2 avaient été examinées à fond lors des sessions précédentes. Il a cependant décidé de retarder la transmission de la plupart d'entre elles au WP.29 et l'AC.1 (voir par. 17 ci-dessous).

8. En ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/1, le GRSG est convenu qu'il ne proposait qu'un éclaircissement complémentaire qui ne constituait pas une modification nécessaire du Règlement No 36.

9. En ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/4, relatif à la protection contre les incendies, le GRSG a décidé d'établir un nouveau Règlement qui reprendrait les prescriptions contenues dans la Directive 95/28/CEE, et il a chargé l'expert de la Norvège d'établir une proposition en ce sens pour examen à sa prochaine session.

10. Le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/12 a été présenté par l'expert de la République tchèque. À l'issue d'un examen détaillé, le GRSG a décidé d'incorporer les prescriptions relatives aux réservoirs de carburant en plastique dans l'annexe 5 du Règlement No 34 (prévention des risques d'incendie). Plusieurs experts ont fait remarquer que de telles prescriptions devraient être réservées aux véhicules des catégories M2 et M3. À la demande du GRSG, l'expert de la République tchèque est convenu d'établir une proposition en ce sens pour examen par le GRSG à sa prochaine session.
11. L'expert des Pays-Bas a présenté le document sans cote No 13, qui contient un projet de rectificatif au tableau de la figure 1 de l'annexe 1 au Règlement No 36. Après avoir examiné et adopté cette proposition, le GRSG est convenu de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen en mars 1999.
12. L'expert du Japon a présenté le document sans cote No 3, qui décrit les mesures prises pour améliorer le comportement des autobus et des autocars en cas de choc frontal. Il a présenté une cassette vidéo montrant les essais de choc menés au Japon sur des autocars lancés à la vitesse de 36 km/h contre un butoir fixe. L'objectif recherché était d'améliorer la protection que procure au chauffeur et aux voyageurs la structure du véhicule.
13. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/13 et justifié l'idée d'étendre aux trolleybus le champ d'application du Règlement No 36.
14. Les experts se sont demandé s'il était préférable que les prescriptions applicables aux trolleybus fassent l'objet d'un règlement distinct ou qu'elles soient incluses dans une nouvelle annexe du Règlement No 36. Aucune décision finale n'a été prise, mais le GRSG est convenu d'examiner cette question lors de sa prochaine session, en sachant que les questions de sécurité électrique pourraient aussi être incluses dans le Règlement No 100.
15. L'expert de l'IRU a présenté le document sans cote No 7, qui contient quelques remarques relatives au document TRANS/WP.29/GRSG/1998/13. À l'issue d'un bref examen, le secrétariat a été prié de distribuer le document No 7 sous une cote officielle.
16. L'expert de la Belgique a présenté le document sans cote No 8. Les experts ont estimé que les propositions qu'il contient à propos des documents TRANS/WP.29/GRSG/1998/4 et TRANS/WP.29/GRSG/1998/12 avaient été satisfaites par les décisions adoptées par le GRSG (voir par. 9 et 10 ci-dessus). À propos des observations relatives à la proposition sur les trolleybus (TRANS/WP.29/GRSG/1998/13), le GRSG a demandé au secrétariat de les distribuer sous une cote officielle pour examen détaillé lors de sa prochaine session.
17. Afin d'éclaircir la situation des amendements au Règlement No 36 adoptés lors des précédente et présente sessions, le GRSG a demandé au secrétariat d'établir un document de synthèse, regroupant tous les amendements approuvés. Il a aussi été convenu que ce document servirait de base à l'élaboration d'amendements parallèles aux Règlements Nos 52 et 107.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité)

Document : TRANS/WP.29/GRSG/R.281

18. Après avoir examiné le document soumis et compte tenu des décisions prises à propos du Règlement No 36 lors de la présente session (voir par. 3 à 17 ci-dessus), le GRSG a réaffirmé que l'extension du Règlement No 52 devrait être alignée sur celle du Règlement No 36. L'examen détaillé des amendements au Règlement No 52 a donc été reporté.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 107 (Véhicules de transport en commun à deux niveaux)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/R.282, TRANS/WP.29/GRSG/1998/5, TRANS/WP.29/GRSG/1998/14 et document sans cote No 14 de l'annexe 1 du présent rapport

19. À propos du document TRANS/WP.29/GRSG/R.282, le GRSG est convenu qu'à l'avenir les décisions devraient être alignées sur celles prises pour les Règlements Nos 36 et 52 (voir par. 4 et 18 ci-dessus).

20. L'expert des Pays-Bas a présenté le document sans cote No 14; il a expliqué qu'il remplaçait le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/14 et signalé au GRSG les quelques corrections supplémentaires qu'il faudrait y apporter.

21. L'expert du Royaume-Uni s'est interrogé sur le bien-fondé de la proposition contenue dans le document sans cote No 14 et fait remarquer que si l'exception à la hauteur minimale de l'allée était due à la conception du châssis du véhicule, elle ne devrait pas être liée à l'emplacement d'une porte. Il a précisé que la question de la pente et/ou des marches de l'allée restait en suspens.

22. Afin de résoudre les questions soulevées, l'expert des Pays-Bas a accepté de réexaminer sa proposition et de la soumettre à la prochaine session du GRSG.

23. L'expert du Danemark a émis une réserve concernant les propositions visant à réduire la hauteur de l'allée dans certaines conditions. Il a expliqué que ses réserves étaient fondées sur les résultats d'une étude menée au Danemark et que, si les dispositions visant à réduire la hauteur de l'allée étaient adoptées, le Danemark pourrait même envisager de cesser d'appliquer le Règlement No 107.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 66 (Résistance mécanique de la superstructure)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1998/15 et document sans cote No 9 figurant à l'annexe 1 du présent rapport

24. En présentant le document sans cote No 9, l'expert de la Belgique a affirmé que tout amendement au Règlement No 66 devrait être fondé sur l'étude d'accidents récents. L'expert de l'OICA a souscrit à son opinion. L'expert de la Hongrie, quant à lui, a rappelé au GRSG qu'il avait été décidé en principe

de mettre à jour le Règlement No 66 et que cette décision avait été confirmée par le WP.29 à sa cent treizième session (TRANS/WP.29/599, par. 57 et 59). Il a précisé que le groupe informel qu'il présidait était tout à fait à même d'améliorer les méthodes d'essai et de calcul.

25. Le Président du GRSG a précisé que la mise à jour du Règlement était nécessaire afin de tenir compte de l'augmentation de l'énergie cinétique due aux voyageurs ceinturés, dont il fallait protéger l'espace de survie. Il a convenu que les statistiques d'accidents devaient être utilisées à bon escient pour justifier toute modification conduisant à une augmentation de la masse du véhicule et donc à une augmentation de la puissance du moteur et des émissions de polluants.

26. Poursuivant l'examen des points soulevés dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/15, le GRSG a donné au groupe informel chargé de l'extension du Règlement No 66 les instructions concernant ses activités futures (voir annexe 2 du présent rapport).

27. Le GRSG a félicité le groupe informel et son président, M. Matolcsy, du travail analytique effectué et les a encouragés à progresser pas à pas, en se concentrant sur les questions ayant fait l'objet d'un consensus par le GRSG (voir annexe 2 du présent rapport).

28. Afin de faciliter les discussions futures au sein du GRSG, le secrétariat a été prié de communiquer les figures annexées au document sans cote No 6 présenté lors de la soixante-quatorzième session sous la forme d'un additif au document TRANS/WP.29/GRSG/1998/15.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 43 (Vitrages de sécurité)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1 et documents sans cote Nos 2, 10, 12 et 15 présentés à l'annexe 1 du présent rapport

29. L'expert de la Belgique a présenté le document sans cote No 10, qui propose une autre méthode d'examen des fragments de verre (Règlement No 43, par. 1.4). Lors du débat qui a suivi, plusieurs experts ont demandé des éclaircissements. Les experts de la Belgique et du CLEPA ont été priés d'examiner la proposition contenue dans le document sans cote No 10 et de le transmettre au secrétariat pour qu'il le distribue sous une cote officielle pour examen par le GRSG à sa prochaine session.

30. Le GRSG a examiné et approuvé le document TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1, avec les amendements suivants :

Paragraphe 2.5.2 (dans la version française uniquement), supprimer les mots "ne ... pas".

Annexe 5, paragraphe 4.2, modifier comme suit :

"... Elles ne s'appliquent pas aux pare-brise plans faisant partie d'un groupe déjà homologué."

Annexe 6, paragraphe 6, modifier comme suit :

"... Cette disposition ne s'applique pas aux pare-brise plans faisant partie d'un groupe déjà homologué si l'angle d'inclinaison par rapport à la verticale est inférieur à 40°."

Annexe 14, paragraphe 6.1.3.2, modifier comme suit (et ajouter une note de bas de page) :

"... au bout de 100 cycles sur la face interne.

L'essai de résistance à l'abrasion n'est pas exigé pour les vitrages en plastique rigide destinés aux remorques et aux autocaravanes 1/.

1/ En attendant que le terme 'autocaravane' soit défini dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), on entend par 'autocaravane' un véhicule spécial de la catégorie M1 conçu pour le séjour de personnes et contenant au moins les équipements ci-dessous :

- i) des sièges et une table
- ii) des lits escamotables en sièges
- iii) des appareils de cuisson et
- iv) du rangement.

Ces équipements doivent être solidement fixés au compartiment de séjour, sauf la table qui peut être facilement déplacée."

Annexe 16, paragraphe 6.1.3.2, modifier comme suit (et ajouter une note de bas de page) :

"... au bout de 100 cycles sur la face interne de la fenêtre.

L'essai de résistance à l'abrasion n'est pas exigé pour les doubles vitrages en plastique rigide destinés aux remorques et aux autocaravanes 1/.

1/ En attendant que le terme 'autocaravane' soit défini dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), on entend par 'autocaravane' un véhicule spécial de la catégorie M1 conçu pour le séjour de personnes et contenant au moins les équipements ci-dessous :

- i) des sièges et une table
- ii) des lits escamotables en sièges
- iii) des appareils de cuisson et
- iv) du rangement.

Ces équipements doivent être solidement fixés au compartiment de séjour, sauf la table qui peut être facilement déplacée."

Annexe 16, paragraphe 6.1.3.3, supprimer.

31. L'expert de la Belgique a présenté le document sans cote No 15, relatif à la conformité de la production, qui propose des prescriptions concernant les services techniques. Le GRSG l'a adopté.

32. Le GRSG a décidé de transmettre le document TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1, accompagné des amendements indiqués aux paragraphes 30 et 31 ci-dessus, pour examen par le WP.29 et l'AC.1 à la session de mars 1999.

33. L'expert de l'OICA a présenté le document sans cote No 2, qui vise à autoriser l'utilisation d'un autre modèle de fausse tête si le constructeur du véhicule le demande. S'il existe d'autres modèles de fausse tête présentant des qualités au moins égales à celles du modèle prescrit ils devraient pouvoir être utilisés eux aussi.

34. La proposition de l'OICA a été contestée par plusieurs experts qui souhaiteraient que les caractéristiques de la fausse tête soient précisées dans la proposition. À l'issue d'un examen détaillé, le GRSG a noté que le modèle de fausse tête proposé par l'OICA devrait présenter les caractéristiques définies dans le document TRANS/WP.29/GRSP/1998/17, annexe 8 (projet de proposition d'amendement du Règlement No 21).

35. Pour finir, le GRSG a décidé d'examiner le document sans cote No 2 accompagné des caractéristiques du nouveau modèle de fausse tête à sa prochaine session. Le secrétariat a été prié de le distribuer sous une cote officielle.

36. Lors de l'examen du document TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1, l'expert de la Belgique a proposé d'apporter quelques amendements au tableau du paragraphe 3.2.23 de l'annexe 3, relatif à la procédure d'étalonnage. Afin de ne pas retarder la présentation du document TRANS/WP.29/GRSG/1997/2/Rev.1 amendé au WP.29, le GRSG a proposé d'établir une proposition concrète qui serait examinée à la prochaine session.

37. L'expert du Japon s'est déclaré préoccupé par le fait que la hauteur de chute soit variable en fonction de l'épaisseur du verre et en ce qui concerne le taux de combustion. Comme l'orateur précédent, il a été prié de présenter une proposition concrète pour examen par la prochaine session.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules)

Document : TRANS/WP.29/GRSG/1998/11

38. Après avoir examiné les points restés en suspens (TRANS/WP.29/GRSG/53, par. 36), le GRSG a décidé d'amender le document comme suit :

Paragraphe 31.7, supprimer.

Paragraphe 32.4.1, modifier comme suit :

"...

- cinq minutes au maximum après avoir ..."

Les paragraphes 32.5.1 et 32.5.1.3 doivent se lire tels qu'ils figurent dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/11.

39. Le GRSG a décidé de transmettre le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/11 amendé au WP.29 et à l'AC.1 pour examen. Les experts de l'OICA et du CLEPA ont été priés d'élaborer des dispositions provisoires appropriées et de communiquer leurs propositions au secrétariat ou directement au WP.29 pour la session de mars 1999.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 26 (Saillies extérieures)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1998/18 et document sans cote No 4 mentionné à l'annexe 1 du présent rapport

40. Comme convenu lors de la soixante-quatorzième session (TRANS/WP.29/GRSG/53, par. 52), le GRSG a examiné la proposition présentée par l'expert de la République tchèque.

41. L'expert du Royaume-Uni a formulé des réserves au sujet de cette proposition, et déclaré qu'aucune décision ne pouvait être prise car la question était à l'étude à la Communauté européenne.

42. L'expert de l'OICA a présenté le document sans cote No 4, qui propose de remplacer l'angle de 15° proposé par la République tchèque par un angle de 60°, qui correspondait mieux à la conception actuelle des véhicules concernés.

43. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question lors de sa prochaine session, compte tenu de la modification proposée par l'OICA (voir par. 42 ci-dessus).

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES VÉHICULES M1 ET N1 CONTRE UN USAGE NON AUTORISÉ

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1998/6, TRANS/WP.29/GRSG/1998/19 et document sans cote No 5 présenté à l'annexe 1 du présent rapport

44. En ouvrant les débats, le Président a fait remarquer que, même si la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/19 reprenait les idées du TRANS/WP.29/GRSG/1998/6, elle s'appliquait à toutes les catégories de véhicule et pas seulement aux véhicules des catégories M1 et N1.

45. La proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/19 a suscité plusieurs propositions de correction et de modification, y compris celles présentées par l'OICA dans le document sans cote No 5. L'OICA est convenue de dresser la liste de toutes les propositions de correction et de modification sous la forme d'un additif au document.

46. Le point le plus important examiné par les experts a été la suppression de la deuxième partie de la proposition, qui vise à aligner le texte sur la Directive 95/56/CE (qui amende la Directive 74/61/CEE), mais qui aurait aussi pour effet de supprimer les dispositions fondées sur l'actuel Règlement No 18 et d'englober des catégories de véhicule autres que les catégories M1 et N1. Les délégations ont été priées d'en examiner les conséquences, notamment pour les pays qui ne sont pas membres de la Communauté européenne.

QUESTIONS DIVERSES

- a) Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)
- Annexe 7 - Classification des véhicules

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1998/16, TRANS/WP.29/GRSG/1998/17 et document sans cote No 11 de l'annexe 1 du présent rapport

47. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/16 avec les modifications suivantes :

Annexe 7, paragraphe 2.5.4, modifier comme suit :

"... y compris le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90 % du carburant, 100 % des autres liquides à l'exception des eaux usées, les outils, la roue de secours et le conducteur (75 kg) et, pour les autobus..."

Remplacer "Ajouter les paragraphes 6.8 à 8.2", par "Ajouter les paragraphes 8 à 8.2".

48. Le GRSG a aussi examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/17 avec des modifications relatives au renvoi aux paragraphes 2.4.4 et 2.4.5, qui devraient se lire comme suit :

Annexe 7, ajouter les nouveaux paragraphes 2.4.4 et 2.4.5, ci-après :

(Le libellé des paragraphes 2.4.4 et 2.4.5 n'a pas été modifié - voir le document TRANS/WP.19/GRSG/1998/17).

49. Le GRSG est convenu de transmettre les documents adoptés (voir par. 47 et 48 ci-dessus) au WP.29 pour examen lors de sa session de mars 1999.

- b) Extension du Règlement No 105 (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses)

Documents : Documents sans cote Nos 1 et 6 indiqués à l'annexe 1 du présent rapport

51. Après avoir rappelé les résultats de sa soixante-quatorzième session (TRANS/WP.29/GRSG/53, par. 46 à 48), le GRSG a comparé la situation entre la Directive 78/548/CEE (dans laquelle il est proposé d'incorporer la catégorie N1 de véhicule) et l'Appendice B.2 de l'ADR qui doit entrer en vigueur le 1er janvier 1999.

52. Le GRSG a décidé d'incorporer les nouvelles prescriptions de l'Appendice B.2 de l'ADR dans le Règlement No 105 et de transmettre la proposition fondée sur le document sans cote No 6 au WP.29 et à l'AC.1 pour examen lors de la session de mars 1999. Le document sans cote No 6 a été adopté comme suit :

Paragraphe 5.1, ajouter à la fin un appel de note "2/" et ajouter une note de bas de page "2", ainsi conçue :

"2/ Dans le présent Règlement, les renvois à d'autres Règlements CEE sont censés renvoyer aussi à tous les autres règlements internationaux imposant les mêmes prescriptions techniques que le Règlement CEE correspondant. Les renvois à des chapitres précis du Règlement CEE correspondant doivent être interprétés en conséquence."

Paragraphe 5.1.2.7.1, modifier comme suit :

"5.1.2.7.1 (Réservé)".

Paragraphe 5.1.2.4, 5.1.2.5 et 5.1.2.7.2, ajouter à la fin un appel de note "3/" et une note de bas de page "3", ainsi conçue :

"3/ Le respect de ces prescriptions doit être vérifié sur le véhicule complet."

53. L'expert du Royaume-Uni a formulé une réserve au sujet des modifications adoptées pour le Règlement No 105, à l'exception de celle apportée au paragraphe 5.1.

54. Le GRSG a en outre décidé de poursuivre l'examen de ce règlement lors de sa session d'avril 1999 et il a proposé d'y convier un membre du secrétariat du WP.15 afin d'examiner les points en suspens.

c) Informatisation des Règlements CEE

55. Le secrétariat a informé le GRSG que le système informatique continuait à fonctionner sans grand changement.

d) Projets de règlement CEE en suspens

56. En dehors de l'ordre du jour et à propos du document TRANS/WP.29/1998/40, l'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRSG que plusieurs constructeurs européens avaient demandé à la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) de reconnaître les Directives de la Communauté européenne en ce qui concerne les essuie-glace et les lave-glace ainsi que les systèmes de dégivrage et de désembuage. Il a constaté qu'il existait une différence en ce qui concerne la superficie balayée (8 à 16 %) et il a demandé aux experts de faire connaître leur opinion. Il a en outre informé le GRSG que son pays était en train de prendre des mesures pour que les symboles apposés sur les commandes et les témoins soient ceux de l'ISO.

e) Hommage à M. P. Frederiksen

57. M. P. Frederiksen, l'expert du Danemark, a annoncé son prochain départ à la retraite. Il a remercié de leur collaboration tous ses collègues du GRSG ainsi que ceux du secrétariat. Le Président a pour sa part remercié M. Frederiksen du précieux concours qu'il avait apporté au Groupe de travail et lui a souhaité une longue et heureuse retraite. Tous les délégués se sont joints aux remerciements et aux voeux adressés par le Président à M. Frederiksen.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

58. Le GRSG est convenu de l'ordre du jour ci-dessous pour sa soixante-seizième session, qui doit se tenir à Genève du 19 avril (14 h 30) au 23 avril (12 h 30) 1998 ¹ :

1. Extension du Règlement No 36 (Véhicules de transport en commun)
2. Extension du Règlement No 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité)
3. Extension du Règlement No 107 (Véhicules de transport de voyageurs de grande capacité à deux niveaux)
4. Extension du Règlement No 66 (Résistance mécanique de la superstructure)
5. Extension du Règlement No 43 (Vitrages de sécurité)
6. Règlement No 26 (Saillies extérieures)
7. Nouveau projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée
8. Questions diverses
 - 8.1 Règlement No 34 (Prévention des risques d'incendie)
 - 8.2 Extension du Règlement No 105 (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses)
 - 8.3 Règlement No 100 (Sécurité des véhicules électriques).

¹Dans un souci d'économie, tous les documents officiels expédiés par courrier avant la session ne seront plus disponibles en salle. Les représentants sont priés de bien vouloir se rendre à la réunion munis de leur exemplaire des documents.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Président	9.2	A	Draft proposal of amendment to Regulation No. 105 (Vehicles intended for the carriage of dangerous goods)
2.	OICA, CLEPA	5.	A	Proposed amendment to proposal for draft amendment (Supplement 4) to Regulation No. 43
3.	Japon	1.	A	Measures for safety of buses concerning the improvement of collision safety of drivers and passengers in Japan
4.	OICA	7.	A	Proposal for a draft amendment to Regulation No. 26 (External projections)
5.	OICA	8.	A	Proposal for a new draft Regulation: Uniform technical prescriptions concerning the protection of motor vehicles against unauthorised use
6.	OICA	9.2	A	Draft amendments to ECE Regulation No. 105 (Approval of vehicles intended for the carriage of dangerous goods)
7.	IRU	1.	A	CIS Proposals on Trolleybuses
8.	Belgique	1.	A	Comments on Regulation No. 36 (Large passenger vehicles)
9.	Belgique	4.	A	Comments on Regulation No. 66 (Strength of superstructure)
10.	Belgique	5.	A/F	Proposition de projets d'amendement au Règlement No 43 (Matériaux pour vitrages de sécurité)
11.	Japon	9.1	A	Classification of use of motor vehicles
12.	Fédération européenne de caravanning	5.	A	Proposal for draft amendments (Supplement 4) to Regulation No. 43

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
13.	Pays-Bas	1.	A	Proposal for a draft corrigendum to Regulation No. 36 (Public service vehicles)
14.	Pays-Bas	3.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107
15.	Belgique	5.	A/F	Proposition de projets d'amendement au Règlement No 43 (Matériaux pour vitrages de sécurité)
-	Secrétariat	-	A	Pending projects of ECE Regulations (TRANS/WP.29/1998/40)
-	Secrétariat	5.	A	Anthropomorphic test device (TRANS/WP.29/GRSP/R.163, annexe 8 *)
-	Hongrie	1.	A	Report on bus fires and evacuation tests (TRANS/SC.1/WP.29/GRSA/R.93)
-	Secrétariat	9.2	A	ADR Annex B with amendments thereto up to 1 January 1999 (ECE/TRANS/130(Vol. II))

*Ce document a été remplacé par le TRANS/WP.29/GRSP/1998/17 (voir par. 34 du présent rapport).

Annexe 2

POSITIONS DU GRSG EN CE QUI CONCERNE LES TRAVAUX FUTURS
DU GROUPE INFORMEL CHARGÉ DE L'EXTENSION
DU RÈGLEMENT No 66

(Les annotations se rapportent au document TRANS/WP.29/GRSG/1998/15)

(Ad. 1) Le domaine d'application du Règlement No 66 devrait être limité aux véhicules des classes II et III à un seul niveau, et donc être aligné sur celui du Règlement No 36.

(Ad. 2) La question de l'incidence de la masse des voyageurs retenus par des ceintures sur la structure du véhicule mérite un complément d'examen. L'expert du Royaume-Uni est convenu de communiquer des renseignements pertinents pour examen par la prochaine session du GRSG.

(Ad. 3) La question de la masse des bagages situés dans les compartiments à bagages mérite un complément d'étude.

(Ad. 4) Les véhicules présentés au service technique pour homologation devraient être présentés complets; l'OICA a émis une réserve au sujet de cette décision du GRSG.

(Ad. 5) En ce qui concerne la disposition des sièges, c'est "la solution la plus mauvaise" qui devrait être soumise à l'essai d'homologation.

(Ad. 6) L'essai au pendule ne devrait être supprimé que si la preuve est faite qu'il n'est pas représentatif d'un accident par retournement et qu'il ne peut être modifié en ce sens.

(Ad. 7) En ce qui concerne l'espace de survie, le groupe informel va suivre les deux principes qu'il avait formulés.

(Ad. 8) L'établissement du Règlement suppose que le constructeur fournisse toutes les données nécessaires aux essais et/ou aux calculs.

(Ad. 9) Le GRSG est convenu que la profondeur du fossé fixée dans le Règlement No 66 (800 mm) était une prescription fondamentale qui ne pouvait être modifiée.

(Ad. 10) Le sens de l'essai de retournement devrait être défini en fonction de la situation "la plus mauvaise".

(Ad. 11) Les supports de roue utilisés lors de l'essai de retournement sur plate-forme basculante devraient être ceux adoptés par le groupe informel.

(Ad. 12) En ce qui concerne la détermination des types et du nombre des sections à soumettre aux essais, le groupe informel devrait suivre les principes qu'il s'est fixés.

(Ad. 13) En ce qui concerne la détermination de l'énergie, l'expert de l'Italie s'est inquiété du fait que l'essai supplémentaire proposé pour vérifier la déformation plastique soit de nature statique. Le GRSG n'a tiré aucune conclusion.

(Ad. 14) Le facteur 0,75 a été adopté pour l'équation de l'énergie.

(Ad. 15) La répartition de l'énergie absorbée sera définie conformément aux principes fixés par le groupe informel; elle pourrait faire l'objet d'une prescription dans le Règlement.

(Ad. 16) Il a été convenu que la partie la plus difficile du travail confié au groupe informel a été l'amélioration ou la modification de la méthode de calcul. Le GRSG a proposé que toutes les modifications soient d'abord vérifiées. L'expert des Pays-Bas a fait part de son intention de collaborer avec le groupe informel à la mise au point de la méthode de calcul.
