



**Conseil Économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/56
28 janvier 2000

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-DIX-SEPTIÈME SESSION**

(25 au 28 octobre 1999)

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité a tenu sa soixante-dix-septième session du 25 octobre (après-midi) au 28 octobre (matin) 1999, sous la présidence de M. J. Martin (Luxembourg). Ont participé aux travaux des experts des pays suivants : Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi participé. Des représentants du Japon 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), Association européenne des équipementiers automobiles (CLEPA) et Comité européen des assurances (CEA).

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/1998/13, TRANS/WP.29/GRSG/1999/1, TRANS/WP.29/GRSG/1999/2, TRANS/WP.29/GRSG/1999/5, TRANS/WP.29/GRSG/1999/11, TRANS/WP.29/GRSG/1999/20, TRANS/WP.29/GRSG/1999/25, TRANS/WP.29/GRSG/1999/26, et documents sans cote Nos 9, 11, 12 et 13 (voir annexe 1 du présent rapport)

3. L'examen de ce point a commencé par le passage en revue des dispositions visant à garantir aux personnes à mobilité réduite l'accès aux véhicules de transport en commun. L'expert du Royaume-Uni, que le GRRF avait chargé d'établir une proposition (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 8), a expliqué que sa proposition figurait dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/20, et il a précisé que dans son pays il était très urgent que ces prescriptions soient mises en œuvre. Il a proposé que, à titre de première mesure, le GRSG adopte la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/5 visant à autoriser l'introduction des prescriptions nationales puis, dans un deuxième temps, examine les propositions contenues dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/20.

4. Dans la suite de la discussion, il est apparu que l'adoption de prescriptions nationales relatives à l'accès aux véhicules constituait effectivement une solution de transition et l'expert du Royaume-Uni a soumis le document sans cote No 13 qui modifiait en conséquence le paragraphe 1.1 du document TRANS/WP.29/GRSG/1999/5.

5. Le Groupe de travail a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/5 avec l'amendement - tel qu'il est reproduit ci-dessous - contenu dans le document sans cote No 13, et a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs prochaines sessions en mars 2000.

"1.1 Les prescriptions techniques relatives au transport des voyageurs à mobilité réduite échappent au domaine d'application du présent Règlement; tant que des dispositions harmonisées relatives à l'accès n'auront pas été mises sous forme finale et incorporées dans une annexe au présent Règlement, les Parties contractantes peuvent appliquer des prescriptions supplémentaires pour garantir à ces voyageurs accès aux véhicules et sécurité."

6. Les propositions de prescriptions harmonisées visant à faciliter l'accès des véhicules de transport en commun aux voyageurs à mobilité réduite ont été examinées sur la base d'un projet d'annexe 7 figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/20. Pour sa part, l'expert de la Belgique a soumis le document sans cote No 12, qui contient des propositions d'amendement au document TRANS/WP.29/GRSG/1999/20.

7. Pour ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/20, le GRSG a accepté en principe que les amendements ci-après soient incorporés dans la proposition.

Paragraphe 2.1.5, modifier comme suit :

"... dans lequel [35 %/60 %] au moins de la surface disponible..."

Annexe 3, figure 13, remplacer "1 200 mm" par "1 200 + 50 mm", comme indiqué dans la norme ISO 7193:1995.

Annexe 7,

Paragraphe 1, modifier comme suit :

"1. Généralités

La présente annexe..."

Paragraphe 3.1, modifier comme suit :

"... ne doit pas être supérieur à [270] mm pour les véhicules de la classe I et à [320] mm pour les véhicules des classes II et III."

Paragraphe 3.2.1, supprimer la phrase "Il doit y avoir au moins quatre sièges prioritaires pour la classe I et deux pour la classe II".

Paragraphe 3.2.2, supprimer les crochets.

Paragraphe 3.3.3, modifier comme suit :

"3.3.3 La commande de tous les dispositifs de communication interne..."

Paragraphe 3.4.1, modifier comme suit :

"... conformes à la figure 12 de l'annexe 3 et lisibles de l'extérieur, doivent être apposés sur le côté avant gauche..."

Paragraphe 3.11.2.1, supprimer le mot "principal".

Paragraphe 3.11.3.1.1, supprimer les crochets.

8. Toujours pour le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/20, le GRSG a accepté d'examiner à sa prochaine session, en avril 2000, les amendements reproduits ci-dessous.

Paragraphe 3.5 : l'expert de l'Italie a proposé de ramener la déclivité maximale du plancher de 8 à 5 %.

Paragraphe 3.6.1 : l'expert de l'OICA a soumis une proposition qui est contenue dans le document sans cote No 11. Le secrétariat a été prié de distribuer ce document sans cote sous une cote officielle pour examen par la prochaine session.

Paragraphe 3.6.4.1 : les experts de l'Allemagne, de l'Italie, de la Belgique et de l'OICA ont proposé la suppression de ce paragraphe, mais l'expert du Royaume-Uni préférerait qu'il soit maintenu.

Paragraphe 3.7.2 : l'expert de l'Italie a proposé la suppression de ce paragraphe.

Paragraphe 3.8 à 3.8.2 : l'expert de la Belgique a soumis une proposition qui est contenue dans le document sans cote No 12. Afin de permettre un examen plus détaillé de ladite proposition, le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document sans cote No 12 sous une cote officielle pour la prochaine session.

Paragraphe 3.10.1 : l'expert de l'OICA a proposé de remplacer "aux utilisateurs de fauteuil roulant" par "à tous les voyageurs à mobilité réduite".

Paragraphe 3.11.1.3 : l'expert de l'Italie a proposé la suppression de ce paragraphe.

Paragraphe 3.11.4.1.3 : l'expert de l'OICA a proposé de remplacer "12 %" par "18 %".

Paragraphe 3.11.4.3.1 : l'expert de l'Italie a proposé la suppression de ce paragraphe.

9. Le GRSG a aussi examiné brièvement la proposition visant à inclure des prescriptions relatives aux trolleybus dans une annexe du Règlement No 36 (TRANS/WP.29/GRSG/1998/13, TRANS/WP.29/GRSG/1999/1, TRANS/WP.29/GRSG/1999/2, TRANS/WP.29/GRSG/1999/25). Le Groupe de travail a décidé que la première réunion du groupe informel (voir TRANS/WP.29/680, par. 64) se tiendrait à Moscou du 7 au 11 février 2000, sous la présidence de l'expert de la Fédération de Russie.

10. Les experts de la Belgique, de la République tchèque, de la Pologne, du Royaume-Uni et de l'OICA ont annoncé leur intention de faire partie du groupe informel. L'expert de la Fédération de Russie leur a aimablement demandé, ainsi qu'à tous les autres experts qui souhaitaient en faire partie, de lui envoyer copie de leur passeport pour faciliter l'obtention d'un visa à l'adresse suivante :

M. O. Ghiroutsky
First Deputy Director, NAMI
Director of NAMI – FOND
2, Avtomotornaya St.
RUS-125438 Moscow
Fax : (+7 095) 943 00 30

11. Il a aussi demandé aux experts de lui faire parvenir toutes observations utiles concernant les propositions (voir par.9 ci-dessus) afin de pouvoir les examiner pendant la réunion informelle.

12. L'expert de l'IRU a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/26, qui est fondé sur le document sans cote No 7 distribué pendant la soixante-seizième session (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 29 à 31), et a proposé que la distance maximale entre les sièges des véhicules des classes II et III soit fixée à 65 centimètres.

13. Au sujet de la proposition ci-dessus, l'expert de l'Espagne a présenté le document sans cote No 9, qui propose de modifier la définition de la classe II en y réintroduisant les véhicules conçus pour le transport de voyageurs debout.

14. Le Groupe de travail n'ayant pu se mettre d'accord sur la proposition ci-dessus, il a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition lors de sa session d'avril 2000 et a demandé au secrétariat de distribuer le document sans cote No 9 sous une cote officielle.

15. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/11 et décidé de supprimer l'amendement proposé pour le paragraphe 5.6.1.7. Le document ainsi modifié a été adopté par le GRSG, qui a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs prochaines sessions, en mars 2000.

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

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/6, TRANS/WP.29/GRSG/1999/15, TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 et documents sans cote Nos 10 et 13 (voir annexe 1 du présent rapport)

16. Après avoir examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/6 et le document sans cote No 13, et compte tenu de la décision prise à propos du Règlement No 36 (voir par. 5 ci-dessus), le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/6 tel qu'amendé par le document sans cote No 13. L'amendement, qui concerne le paragraphe 1.1, est reproduit ci-dessous :

"1.1 Les prescriptions techniques relatives au transport des voyageurs à mobilité réduite échappent au domaine d'application du présent Règlement, mais les Parties contractantes peuvent appliquer des prescriptions supplémentaires pour garantir à ces voyageurs accès aux véhicules et sécurité."

17. En ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/21, le GRSG a décidé qu'à l'avenir les décisions devraient être prises en parallèle avec celles relatives au Règlement No 36 (voir par. 6 à 8 ci-dessus).

18. Le GRSG a aussi examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15 établi par le secrétariat, comme le lui avait demandé le Groupe de travail à sa soixante-seizième session (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 33).

19. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote No 10, qui contient des propositions d'amendement au document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15.

20. Le GRSG a examiné les deux documents ci-dessus en parallèle. Les amendements adoptés par le GRSG au document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15 sont reproduits à l'annexe 2 du présent rapport. Le GRSG a décidé de transmettre le document amendé au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2000.

21. Le GRSG a décidé que les paragraphes 5.6.3.1 et 5.6.3.2 du document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15 seraient examinés à sa prochaine session, en avril 2000.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 107 (Véhicules de transport de voyageurs à deux étages)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/7, TRANS/WP.29/GRSG/1999/16, TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 et documents sans cote Nos 8, 12 et 13 (voir annexe 1 du présent rapport)

22. Après avoir examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/7 et le document sans cote No 13, et compte tenu de la décision prise à propos du Règlement No 36, le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/7 avec l'amendement au paragraphe 1.2 proposé dans le document sans cote No 13. Cet amendement est reproduit ci-dessous :

"1.2 Les prescriptions techniques relatives au transport des voyageurs à mobilité réduite échappent au domaine d'application du présent Règlement. En attendant que des dispositions harmonisées relatives à l'accès de ces personnes soient finalisées et annexées au présent Règlement, les Parties contractantes peuvent appliquer des prescriptions supplémentaires pour garantir à ces voyageurs accès aux véhicules et sécurité."

23. En ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/22, le GRSG a décidé qu'à l'avenir les décisions relatives à ce document devraient être parallèles à celles prises pour le Règlement No 36 (voir par. 6 à 8 ci-dessus).

24. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/16, établi par le secrétariat à la demande de la soixante-seizième session (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 35).

25. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote No 8, qui contenait une proposition d'amendement au document TRANS/WP.29/GRSG/1999/16.

26. Le Groupe de travail a examiné les deux documents mentionnés ci-dessus en parallèle et a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/16 avec les amendements figurant à l'annexe 3 du présent rapport. Il a en outre décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2000.

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

27. Le Groupe de travail a noté que, depuis sa soixante-quinzième session, le groupe informel créé pour mettre à jour le Règlement No 66 ne s'était pas réuni une seule fois. Il a aussi noté que le Président du groupe informel était absent depuis tout ce temps.

28. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de se mettre en rapport avec l'expert de la Hongrie pour savoir s'il allait continuer à représenter son pays au sein du Groupe de travail et de se mettre aussi en rapport avec l'administration hongroise pour savoir si elle souhaitait continuer à présider le groupe informel. Le Président du Groupe de travail a annoncé son intention d'examiner cette question avec le représentant de la Hongrie à l'occasion de la session du WP.29 en novembre 1999.

PROJET DE RÈGLEMENT RELATIF À LA SÉCURITÉ CONTRE LES INCENDIES

Document : TRANS/WP.29/GRSG/1999/23

29. L'expert de la Norvège a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/23, qui contient une proposition de nouveau projet de Règlement relatif à la sécurité contre les incendies dans les autobus et les autocars, inspirée de la Directive correspondante (95/28/CE) de la Communauté européenne.

30. Le Groupe de travail a examiné en détail le champ d'application du projet de Règlement. L'expert de la Norvège a expliqué que la proposition visait les catégories M2 et M3 des classes II et III, mais qu'il était question d'y inclure aussi les véhicules de la classe B. Un autre expert a fait valoir que le nouveau règlement ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules de la classe III.

31. Le Groupe de travail, n'ayant pu trouver d'accord, le Président a demandé aux experts d'établir une proposition de champ d'application du Règlement pour examen à la prochaine session.

32. L'expert de la Norvège a lancé un appel à contributions pour pouvoir établir une proposition révisée et l'expert de la Belgique a annoncé que son pays allait faire une proposition.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 43 (Vitrages de sécurité)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/4, TRANS/WP.29/GRSG/1999/12, TRANS/WP.29/GRSG/1999/27, TRANS/WP.29/GRSG/1999/29, TRANS/WP.29/GRSG/1999/30 et documents sans cote Nos 4, 5 et 6 (voir annexe 1 du présent rapport)

33. L'examen de ce point s'est ouvert par la présentation, par l'expert du CLEPA, d'un nouveau projet de règlement technique mondial, devant figurer dans le Recueil des propositions relatives aux Règlements relevant de l'Accord de 1998 (TRANS/WP.29/GRSG/1999/29). À ce propos, l'expert du CLEPA a expliqué au Groupe de travail que la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/30 visait à insérer dans le Règlement No 43 les amendements nécessaires à son alignement sur le projet de règlement technique mondial.

34. Le Groupe de travail a favorablement accueilli la proposition, mais plusieurs délégués ont demandé un délai pour se donner le temps de la réflexion. Les préoccupations exprimées portaient principalement sur la transmission de la lumière, la résistance mécanique (essai d'impact à la bille) et l'essai de fragmentation.

35. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait remarquer que la proposition de projet de règlement technique mondial était très semblable au Règlement No 43 mais que tous deux étaient encore nettement éloignés de la norme FMVSS correspondante.

36. En ce qui concerne la question d'une nouvelle fausse tête (TRANS/WP.29/GRSG/1999/4), l'expert de l'ISO a annoncé au Groupe de travail que les essais visant à vérifier l'équivalence entre les deux dispositifs d'essai n'étaient pas encore achevés et qu'un rapport serait très probablement disponible lors de la prochaine session.

37. Rappelant les débats de la dernière session (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 55), à propos de l'étalonnage de la fausse tête pour les essais des vitrages de sécurité, l'expert de la Belgique a informé le Groupe de travail que la proposition lui serait transmise pour examen par l'expert de l'Allemagne.

38. L'expert de la Belgique a en outre informé le Groupe de travail que le document sans cote No 5 contenait ses observations concernant le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/12, établi par l'expert du Royaume-Uni, qui contenait des dispositions précises concernant l'installation des vitrages sur les véhicules. Il a en outre expliqué au Groupe de travail que le document sans cote contenait aussi une proposition visant à abaisser la limite de la transmission de la lumière pour les vitrages se trouvant en arrière du montant B.

39. Les experts de la Belgique, du Canada, de la France, de l'Allemagne et du Royaume-Uni se sont déclarés favorables à la proposition visant à abaisser la transmission de la lumière mais en précisant que la limite fixée devrait être examinée soigneusement. Les experts des Pays-Bas, de l'OICA et du CLEPA se sont opposés à la proposition et l'expert du CLEPA a fait remarquer qu'il était possible de faire poser après coup des films réduisant la transmission de la lumière.

40. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de la question de la transmission de la lumière à sa prochaine session et a demandé au secrétariat de distribuer le document sans cote No 5 sous une cote officielle, afin de pouvoir examiner aussi les propositions relatives à l'installation des vitrages de sécurité à sa prochaine session.

41. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/27 et a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2000.

42. Les experts de l'Espagne et du CLEPA ont présenté les documents sans cote Nos 4 et 6 qui visent à prévoir dans la zone B un éventuel emplacement pour l'installation de rétroviseurs, d'essuie-glaces de pare-brise, de conducteurs et de capteurs, qui ne seraient pas pris en considération pour le contrôle du champ de vision. Faute d'accord, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

43. Le Groupe de travail a noté que les questions laissées en suspens pendant la présente session justifiaient la création d'un groupe informel et il a décidé que le Président demanderait au WP.29 de créer officiellement ce groupe, qui serait présidé par l'expert de la Belgique. En revanche, il a aussi décidé que la question de l'installation des vitrages serait examinée directement par le GRSG et non par le groupe informel.

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 39 (Appareil indicateur de vitesse)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/14 et document sans cote No 14 (voir annexe 1 du présent rapport)

44. Le Groupe de travail a noté que le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/14, transmis par l'expert de la Suède, était la reproduction d'un document sans cote distribué lors de la précédente session (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 89). L'expert de la Suède a rappelé au Groupe de travail

que l'objet de cette proposition était d'aligner les prescriptions du Règlement No 39 sur celles de la Directive correspondante de la Communauté européenne (92/61/CEE).

45. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote No 14 qui, selon lui, précisait l'équivalence entre le Règlement et les Directives correspondantes de la Communauté européenne.

46. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session et a demandé au secrétariat de distribuer le document sans cote No 14 sous une cote officielle.

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES CATÉGORIES DE VÉHICULE M1 ET N1 CONTRE UNE UTILISATION NON AUTORISÉE

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/17 et documents sans cote Nos 1, 2, 16 et 17 (voir annexe 1 du présent rapport)

47. L'expert de l'OICA a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/17, établi à la demande du Groupe de travail à sa dernière session (TRANS/WP.29/GRSG/1999/55, par. 67). Il a néanmoins proposé, avec l'accord du Groupe de travail, de modifier le document comme suit :

Paragraphe 5.4, remplacer le renvoi au paragraphe 9.4 par un renvoi au paragraphe 8.4.

Paragraphe 6.2.3, supprimer les crochets.

Paragraphe 6.3.3.3, modifier la dernière ligne comme suit : "... ± 10 %."

Paragraphe 7.2.3, supprimer les crochets.

Paragraphe 8.1.11, supprimer les crochets.

Paragraphe 8.2.2, supprimer les crochets et remplacer "l'alarme" par "le dispositif d'immobilisation".

Paragraphe 8.2.4, supprimer les crochets.

Paragraphe 8.2.6, supprimer les crochets.

Paragraphe 8.3.4.2, supprimer les crochets.

48. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote No 17, qui contient une nouvelle proposition concernant le paragraphe 8.2.10. Le Groupe de travail a adopté le texte reproduit ci-après et décidé de l'incorporer dans le projet de règlement, ce qui n'a pas empêché l'expert du Royaume-Uni de formuler une réserve en attendant d'avoir pu examiner le texte.

Paragraphe 8.2.10, modifier comme suit :

"8.2.10 Les dispositifs d'immobilisation empêchant le desserrage des freins ne sont pas autorisés, sauf s'ils sont équipés d'un mécanisme spécial qui, même en cas de démarrage du moteur, empêche le desserrage des freins à ressort à commande

pneumatique⁹, et fonctionnent de telle façon que, dans des conditions normales de fonctionnement, ou en cas de défaillance, les prescriptions techniques du Règlement No 13 en vigueur au moment de la demande d'homologation de type en vertu du présent Règlement soient satisfaites."

49. L'expert du Comité européen des assurances (CEA) a demandé au Groupe de travail d'insérer dans le texte du projet de règlement les prescriptions contenues dans le projet de série 01 d'amendements au Règlement No 97 adoptés par l'AC.1 à sa onzième session (TRANS/WP.29/666, par. 122) et figurant dans le document TRANS/WP.29/673. Le Groupe de travail a accepté cette requête et demandé à l'expert de l'OICA et au secrétariat de vérifier la numérotation des paragraphes se rapportant au projet de règlement et de les y inclure. (Note du secrétariat : Ce travail a été fait et le texte est reproduit à l'annexe 4 du présent rapport.)

50. Le Groupe de travail a décidé de transmettre la proposition de projet de règlement amendée (voir par. 47 à 49 et l'annexe 4 du présent rapport) au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de mars 2000.

51. L'expert de la Belgique a présenté le document sans cote No 16, qui contient une proposition d'amendement de l'annexe 9 (compatibilité électromagnétique) du projet de règlement, pour l'aligner sur les prescriptions de la Directive 95/54/CE de la Communauté européenne.

52. Certains experts se sont déclarés préoccupés par le fait que la proposition de la Belgique n'était pas parfaitement identique à celle de la Directive européenne et ont demandé un délai de réflexion supplémentaire pour comparer la proposition et le Règlement No 10.

53. Afin de ne pas retarder l'adoption du projet de règlement (par. 50 ci-dessus), le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session (avril 2000) et demandé à l'expert de la France de soumettre une proposition visant à modifier en parallèle à la fois le projet de règlement et le Règlement No 97.

54. L'expert de la France a présenté le document sans cote No 1, qui contient des propositions d'amendement des Règlements Nos 97 et 18, et plus précisément vise à y introduire des prescriptions supplémentaires tenant compte des nouveaux systèmes électriques ou électroniques utilisés pour empêcher une utilisation non autorisée des véhicules.

55. Pour la même raison que celle invoquée au paragraphe 53 ci-dessus, le Groupe de travail a décidé d'examiner ces propositions à sa session d'avril 2000 et a demandé au secrétariat de distribuer le document sans cote No 1 sous une cote officielle à sa prochaine session.

56. Le secrétariat a présenté le document sans cote No 2, dans lequel un fabricant de dispositifs d'immobilisation agissant sur le système de freinage demandait à obtenir l'homologation de type de ses produits. Le secrétariat a expliqué que le fabricant en question avait été prié d'adresser sa demande à une Partie contractante appliquant le Règlement No 97. Le secrétariat a cependant cru bon d'en informer le Groupe de travail pour que ce dernier puisse se demander si ce type de dispositif d'immobilisation devait être autorisé (voir par. 48 ci-dessus).

57. Le Groupe de travail a estimé que les renseignements contenus dans le document sans cote No 2 devraient être examinés et a décidé d'examiner ce type de dispositif d'immobilisation à sa prochaine session. Les experts ont été aimablement priés de conserver leurs exemplaires du document sans cote No 2 et de le ramener à la prochaine session.

58. À propos de la normalisation de la fréquence de 433,92 MHz et d'une puissance rayonnée de 25 mW pour les systèmes de radiotransmission utilisés dans les automobiles (TRANS/WP.29/GRSG/55, par.66), le Président a informé le Groupe de travail des mesures prises par le WP.29 et indiqué qu'il demanderait un complément d'information à l'Union internationale des télécommunications (UIT).

EXTENSION DU RÈGLEMENT No 18 (Protection contre une utilisation non autorisée)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/18 et documents sans cote Nos 1 et 18 (voir annexe 1 du présent rapport)

59. Le GRSG a pris note que le document sans cote No 1 serait examiné à la prochaine session et distribué sous une cote officielle (voir par. 55 ci-dessus).

60. L'expert de l'OICA a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/18 et le document sans cote No 18, qui contenaient tous deux des propositions d'amendement du Règlement No 18. Il a souligné que cette procédure d'amendement avait été adoptée à la soixante-seizième session (TRANS/WP.29/GRSG/55, par. 67).

61. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/18 avec des modifications, notamment celles proposées dans le document sans cote No 18 et reproduites à l'annexe 5 du présent rapport. En outre, il a décidé de transmettre la proposition amendée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2000.

QUESTIONS DIVERSES

a) Extension du Règlement No 34 (Prévention des risques d'incendie)

Document : TRANS/WP.29/GRSG/1999/8

62. Le Groupe de travail a été informé de la position commune prise par la Communauté européenne à propos d'un projet de proposition de directives portant sur le même sujet et a décidé de vérifier que les deux propositions étaient parallèles. L'expert de la République tchèque s'est proposé de comparer les deux textes et de soumettre, le cas échéant, des amendements au document TRANS/WP.29/GRSG/1999/8, qu'il avait transmis au Groupe de travail.

63. À propos du champ d'application du Règlement No 34, le GRSG a adopté en principe la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/8 pour le paragraphe 1.

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

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/13 et document sans cote No 7 (voir annexe 1 du présent rapport)

64. Le Président a informé le Groupe de travail de la décision prise par le WP.29 à sa cent dix-huitième session (TRANS/WP.29/680, par. 66), qui indique que la solution adoptée était de renforcer la collaboration entre le WP.15 et le GRSG, afin d'insérer aussi rapidement que possible dans le Règlement No 105 tous les amendements à l'appendice B2 de l'ADR concernant la construction des véhicules. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat et à l'OICA d'assurer la collaboration avec le WP.15. Le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/13 est donc devenu périmé.

65. L'expert de l'OICA a présenté le document sans cote No 7, qui vise à informer le Groupe de travail des grandes différences existantes entre "l'agrément" aux termes de l'ADR et l'homologation de type en vertu des Règlements CEE. Selon lui, les agréments nationaux complets accordés chaque année individuellement, en vertu de l'ADR, à des transporteurs, des exploitants ou des propriétaires de véhicules ne sauraient être considérés comme équivalents à des homologations de type complètes.

- c) Projet de règlement sur les moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/19 et document informel sans cote No15 (voir annexe 1 du présent rapport)

66. L'expert du Canada a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/19, transmis au Groupe de travail conjointement par le Canada et les États-Unis d'Amérique. Il a expliqué que ce document proposait l'élaboration d'un nouveau règlement à annexer à l'Accord de 1958 et, dans un deuxième temps, l'élaboration d'un règlement technique mondial à inclure dans le Recueil de l'Accord de 1998.

67. Le Groupe de travail a examiné le document et formulé un certain nombre de suggestions, dont l'expert du Canada a pris note et qui ont été regroupées sous la forme du document sans cote No 15. Le Groupe de travail a adopté le document sans cote en principe, avec quelques petits amendements. L'expert du Canada a été prié d'examiner le projet de règlement et de transmettre les résultats de son travail au Groupe de travail pour examen à sa session d'avril 2000.

- d) Projet de règlement technique mondial sur les essuie-glaces/lave-glaces et le dégivrage/désembuage de pare-brise

Document : TRANS/WP.29/GRSG/1999/28

68. L'expert de l'OICA a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/28, qui contenait un projet de règlement technique mondial. Il a expliqué que le champ d'application de ce projet de règlement se limitait aux véhicules de la catégorie M1 et était fondé sur les prescriptions actuelles

de la Directive 78/317/CEE de la Communauté européenne et la norme américaine FMVSS 103. Il a fait remarquer que la température fixée pour l'essai de dégivrage (-18 °C), qui était celle prescrite par la FMVSS 103, pouvait sembler excessive aux nombreux pays où une telle température était inconnue. Il souhaiterait que le Groupe de travail lui indique comment fixer cette température à -8 °C, comme dans la Directive 78/317/CEE.

69. L'expert du Canada a rappelé au Groupe de travail que, conformément aux dispositions de l'Accord de 1998, les nouveaux projets de règlement technique mondial devaient être transmis pour examen par les Parties contractantes et non pas par des organisations non gouvernementales.

70. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait remarquer que les propositions soumises étaient beaucoup plus proches des prescriptions de la Communauté européenne que des prescriptions en vigueur aux États-Unis, notamment en ce qui concerne les zones de vision des pare-brise par rapport aux points V; il a annoncé son intention de soumettre à la prochaine session un document visant à modifier la proposition.

71. L'expert de la Belgique a proposé que la question générale du champ de vision soit examinée parallèlement au Règlement No 43.

72. Le GRSG a décidé de poursuivre l'examen de ce point à sa session d'avril 2000.

e) Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)
Définition des petits constructeurs

Document : TRANS/WP.29/1998/67

73. L'expert de l'OICA a expliqué que la question de la définition des catégories de véhicule devrait être confiée au GRSG et au WP.29, et il a proposé de soulever cette question à la prochaine session. Le Président a fait remarquer que toute proposition de modification devait être vérifiée par rapport au Règlement No 13, parce que c'était celui qui avait le plus à souffrir en cas de modification des définitions des catégories de véhicule.

f) Règlement No 46 (Rétroviseurs et installation des rétroviseurs)

74. L'expert des Pays-Bas a expliqué que son gouvernement avait renoncé à son idée et décidé de ne pas présenter de proposition. Le Groupe de travail a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour.

g) Règlement No 62 (Protection des véhicules à guidon contre une utilisation non autorisée)

Document : Document sans cote No 3 (voir annexe 1 du présent rapport)

75. Le Groupe de travail a examiné et adopté une proposition de rectificatif au Règlement No 62, fondé sur le document sans cote No 3, qui a été transmise par l'expert du Japon et qui est reproduite ci-dessous.

Paragraphe 6.1.2, remplacer le renvoi au paragraphe "5.1.2" par un renvoi au paragraphe "5.1.3".

76. Le Groupe de travail a en outre décidé de transmettre le rectificatif au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2000.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

77. Le Groupe de travail est convenu de l'ordre du jour ci-dessous pour sa soixante-dix-huitième session, qui se tiendra à Genève du 10 avril (14 h 30) au 14 avril (12 h 30) 2000¹ :

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. Extension du Règlement No 39 (Appareil indicateur de vitesse)
7. Extension du nouveau projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée
8. Extension du Règlement No 18 (Protection contre une utilisation non autorisée)
9. Questions diverses
- 9.1 Extension du Règlement No 34 (Prévention des risques d'incendie)
- 9.2 Extension du Règlement No 105 (Véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses)

¹ Dans 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.

- 9.3 Nouveau projet de règlement sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs
 - 9.4 Nouveau projet de règlement sur les essuie-glaces et les lave-glaces et le dégivrage et le désembuage de pare-brise
 - 9.5 R.E.3 Définition des petits constructeurs
-

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1	France	8. et 9.	A/F	Propositions pour un nouveau projet d'amendement aux Règlements 18.02 et 97
2	Secrétariat	8.	A	Vehicle anti-theft system
3	Japon	10. 7.	A	Proposal for correction of ECE Uniform Regulation No. 62-00 Supplement 1
4	Espagne	6.	A	Proposal for amendment to Regulation No 43
5	Belgique	6.	A	Proposal for draft amendments to Regulation N0. 43
6	CLEPA	6.	A	Proposal for draft amendments to ECE Regulation No 43 (Supplement 4)
7	OICA	10. 2.	A	Approval system for vehicles carrying dangerous goods by road within the framework of the ADR Agreement
8	Royaume-Uni	3.	A	Propose addendum to document TRANS/WP.29/GRSG/1999/16
9	Espagne	1.	A	Draft amendment to Regulation No. 36
10	Royaume-Uni	2.	A	Propose addendum to document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15
11	OICA	1.	A	OICA proposed amended text in Regulation No. 36, annexe 7, paragraph 3.6.1.
12	Belgique	1. et 3.	A	Proposal for amendment of TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 and TRANS/WP.29/GRSG/1999/22

No	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
13	Royaume-Uni	1., 2. et 3.	A	Proposed amendment to documents TRANS/WP.29/GRSG/1999/5; TRANS/WP.29/GRSG/1999/6 and TRANS/WP.29/GRSG/1999/7
14	Royaume-Uni	7.	A	Proposal for amendment of UN/ECE Regulation No. 39-Speedometers
15	Canada et États-Unis d'Amérique	10. 3.	A	Proposal for a new draft Regulation: Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the specifications for controls, tell-tales and indicators
16	Belgique	8.	A	Proposition of amendments to annexe 9 (Electromagnetic Compatibility) of document TRANS/WP.29/GRSG/1999/17
17	Royaume-Uni	8.	A	Proposal for draft amendments to the draft Regulation on the protection of M1 and N1 categories of vehicles against unauthorized use
18	OICA	9.	A	Proposal for amendments to Regulation No 18

Annexe 2

AMENDEMENT AU RÈGLEMENT 52 ADOPTÉ PAR LE GRSG
À SA SOIXANTE-DIX-SEPTIÈME SESSION

Paragraphe 2.1.1, modifier comme suit :

"2.1.1 Classe A : Véhicules conçus pour transporter des voyageurs debout; les véhicules appartenant à cette classe sont équipés de sièges et peuvent être aménagés pour accueillir des voyageurs debout."

Paragraphe 2.1.2, modifier comme suit :

"2.1.2 Classe B : Véhicules non conçus pour transporter des voyageurs debout; les véhicules appartenant à cette classe ne sont pas aménagés pour accueillir des voyageurs debout."

Paragraphe 5.6.3.1 et 5.6.3.2, ne pas tenir compte des amendements proposés.

Paragraphe 5.7.4.1, modifier comme suit :

"5.7.4.1 Lorsque des trappes d'évacuation sont installées sur des véhicules de la classe B, une au moins doit être située..."

Paragraphe 5.7.5.1.1 à 5.7.5.1.1.2, supprimer les crochets (mais conserver le texte proposé).

Ajouter un nouveau paragraphe 5.7.7.7, ainsi libellé :

"5.7.7.7 La pente maximale de la marche dans toute direction ne doit pas dépasser 5 %."

Paragraphe 5.7.8.1.3.3, ne pas tenir compte de l'amendement proposé.

Annexe 3, figure 8, modifier le titre comme suit :

"Figure 8

INTRUSION ADMISSIBLE D'UN CONDUIT DANS LA PARTIE
INFÉRIEURE DE L'ESPACE POUR VOYAGEURS
(Voir paragraphe 5.7.8.1.3.3)"

Annexe 3

AMENDEMENT AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSG/1999/16 ADOPTÉ
PAR LE GRSG À SA SOIXANTE-DIX-SEPTIÈME SESSION

Paragraphe 5.6.3.1, tableau, observations concernant la largeur de la porte de service, ajouter la phrase suivante :

"... La largeur prescrite doit être garantie à la hauteur de 70 à 160 cm par rapport au niveau de la première marche (voir fig. 16 de l'annexe 3)."

Paragraphe 5.7.1.9, modifier comme suit :

"5.7.1.9 La pente maximale du plancher dans le passage d'accès ne doit pas dépasser 5 %."

Paragraphe 5.7.1.11, ne pas tenir compte de l'amendement proposé.

Paragraphe 5.7.4.1, modifier comme suit :

"5.7.4.1 Si plusieurs trappes d'évacuation sont aménagées dans le toit, une au moins..."

Paragraphe 5.4.7.2, remplacer par 5.7.4.2.

Remplacer le renvoi au paragraphe 5.7.8.7 par un renvoi au paragraphe 5.7.8.8, et lire comme suit :

"5.7.8.8 La pente maximale dans toute direction ne doit pas dépasser 5 %."

Annexe 3, figure 11, supprimer la mention "(min)", et modifier le titre comme suit :

"Figure 11

INTRUSION ADMISSIBLE D'UN CONDUIT DANS LA PARTIE INFÉRIEURE
DE L'ESPACE POUR VOYAGEURS
(Voir paragraphe 5.7.9.6.2.3)"

Annexe 4

AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSG/1999/17 FONDÉS
SUR LE PROJET DE SÉRIE 01 D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT No 97,
ADOPTÉS PAR LE WP.29 À SA CENT DIX-SEPTIÈME SESSION

Paragraphe 8.2.5, modifier comme suit :

"8.2.5 Le dispositif d'immobilisation ne doit pas pouvoir être neutralisé de façon permanente."

Paragraphe 8.3.1.1.1, modifier comme suit :

"8.3.1.1.1 Mise hors service, lorsqu'il s'agit d'un équipement ajouté, ou d'un véhicule équipé d'un moteur diesel, d'au moins deux circuits distincts du véhicule, indispensables à son fonctionnement autonome (par exemple démarreur, allumage, alimentation, etc.);"

Paragraphe 8.3.4.1, modifier comme suit : (Note : Le troisième alinéa de ce paragraphe "lors du verrouillage du véhicule" doit être supprimé) :

"...

- 5 minutes au maximum après avoir ôté la clef du verrou d'allumage."

Paragraphe 8.3.5.1, modifier comme suit :

"8.3.5.1 Le dispositif d'immobilisation doit pouvoir être débranché grâce aux dispositifs ci-après, isolément ou en combinaison. D'autres dispositifs présentant un niveau de sécurité équivalent donnant des résultats équivalents sont autorisés."

Paragraphe 8.3.5.1.1, supprimer.

Les paragraphes 8.3.5.1.2 et 8.3.5.1.3 deviennent les paragraphes 8.3.5.1.1 et 8.3.5.1.2.

Ajouter un nouveau paragraphe 8.3.5.1.3, ainsi libellé :

"8.3.5.1.3 Si le débranchement peut être commandé à distance, le dispositif d'immobilisation doit revenir à sa position initiale dans les 5 minutes qui suivent ce débranchement, pour autant que le circuit de démarrage n'ait pas été autrement sollicité."

Annexe 5AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSG/1999/18
ADOPTÉS PAR LE GRSG À SA SOIXANTE-DIX-SEPTIÈME SESSION

Paragraphe 1, ajouter une nouvelle note 1/ ainsi conçue :

1/ Tels que définis à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1), telle qu'amendée.

Paragraphe 4.4.1, la note 1/ devient la note 2/.

Paragraphe 5.8, remplacer "0,245 mdaN" par "2,45 Nm".

Paragraphe 6.1.3, remplacer le renvoi à l'annexe 6 par un renvoi à l'annexe 3.

Paragraphe 6.1.4, remplacer "20 mdaN" par "200 Nm".

Paragraphe 11.2.2, modifier comme suit :

"11.2.2 Si le signal est optique, soit :"

Ajouter les nouveaux paragraphes ci-dessous :

"11.2.2.1 il ne doit être obtenu que par le clignotement des seuls feux de croisement du véhicule;

11.2.2.2 il doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 11.2.2.2.1 et 11.2.2.2.2 ci-dessous;

11.2.2.2.1 Durée du signal optique

Le signal optique doit durer entre 25 secondes et 5 minutes, à partir du moment où l'alarme a été déclenchée. La mise hors fonction du système d'alarme doit immédiatement faire cesser le signal.

11.2.2.2.2 Type de signal optique

Clignotement de tous les feux indicateurs de direction et/ou du plafonnier, y compris de toutes les lampes faisant partie du même circuit électrique.

Fréquence de déclenchement : 2 ± 1 Hz

Pour le signal acoustique, les signaux asynchrones sont aussi autorisés.

Durée du signal : temps mort ± 10 %."

Paragraphe 12, modifier comme suit :

"...homologué en application des séries 01 et 02 d'amendements au présent Règlement..."
