



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/57  
28 juillet 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES  
DE SÉCURITÉ SUR SA SOIXANTE-DIX-HUITIÈME SESSION**

(10-14 avril 2000)

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité a tenu sa soixante-dix-huitième session du 10 avril (après-midi) au 14 avril (matin) 2000, sous la présidence de M. J. Martin (Luxembourg). Ont participé à ces travaux des experts des pays suivants : Allemagne, Belgique, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi pris part. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après étaient présents : Union internationale des transports routiers (IRU), Union internationale des transports publics (UITP), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des équipementiers automobiles (CLEPA), Comité européen des assurances (CEA). Des experts de l'European Window Film Association (EWFA) étaient aussi présents, sur l'invitation du président.

2. On trouvera dans l'annexe 1 à ce rapport la liste des documents distribués sans cote au cours de la session.

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/1999/20, TRANS/WP.29/GRSG/1999/25, TRANS/WP.29/GRSG/1999/26, TRANS/WP.29/GRSG/2000/1, TRANS/WP.29/GRSG/2000/2, TRANS/WP.29/GRSG/2000/3, documents informels Nos 3, 11, 14, 15 et 24 selon la liste de l'annexe 1 à ce rapport.

3. L'expert de la Communauté européenne a fait savoir au GRSG que pendant que la session du GRSG se tenait, le Conseil européen devait parvenir à une position commune sur le projet de proposition de directive européenne relative aux autobus et aux autocars et que cette directive serait probablement adoptée d'ici la fin de l'année.
4. L'expert du Royaume-Uni a suggéré de renoncer à examiner à ce stade sa proposition concernant l'accès sur les véhicules de transport en commun des personnes à mobilité réduite (TRANS/WP.29/GRSG/1999/20). Le GRSG a accepté de reporter à plus tard non seulement l'examen de cette proposition, mais aussi celui des autres propositions relatives à cette question (TRANS/WP.29/GRSG/1999/20, TRANS/WP.29/GRSG/2000/2, TRANS/WP.29/GRSG/2000/3 et document informel No 15).
5. L'expert du Royaume-Uni s'est offert à établir une nouvelle proposition sur l'accès aux véhicules de transport en commun qui tiendrait compte de la position commune de la Communauté européenne. Il a aussi présenté les résultats d'une enquête sur les dimensions et masses des fauteuils roulants avec occupant. Enfin il a présenté un projet de proposition de méthode d'essai ISO de choc frontal pour les fauteuils roulants, où l'on attirait l'attention sur le fait que l'ISO avait détecté une erreur commise lors de l'élaboration des amendements au Règlement et du projet de directive de la Communauté européenne à ce sujet.
6. L'expert de l'IRU s'est déclaré peu satisfait de la décision de suspendre les travaux sur l'extension du Règlement No 36. Il a déclaré que son organisation comptait 65 pays membres et que ceux-ci ne pouvaient pas attendre la décision finale des 15 États membres de la Communauté européenne. En réponse, il lui a été rappelé que seule la question de l'accès des personnes à mobilité réduite devait être reportée à la prochaine session du GRSG.
7. Le GRSG a examiné la question de l'espacement des sièges pour les véhicules de la classe III sur la base du document TRANS/WP.29/GRSG/1999/26. Pour aligner les distances minimales sur celles de la classification de l'IRU, le GRSG a décidé d'adopter pour les véhicules de la classe II et de la classe III un espacement minimal de 68 cm. On a souligné que la méthode de mesure appliquée pour la classification de l'IRU serait la méthode définie dans le Règlement. En conséquence, le GRSG a décidé de modifier le Règlement No 36 comme suit :

Paragraphe 5.7.8.4.1, tableau, pour la classe III, modifier la valeur de 75 cm à 68 cm.

Annexe 3, figure 6, tableau, pour la classe III, modifier la valeur de 75 cm à 68 cm.

Le GRSG a aussi décidé de transmettre cet amendement au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre.

8. L'expert de l'Espagne a déclaré que, compte tenu de l'adoption de la nouvelle valeur d'espacement entre sièges pour les véhicules de la classe III, la proposition qu'il avait formulée dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/1 n'avait plus d'objet et qu'il la retirait.

9. Le GRSG a examiné le document informel No 11, communiqué par l'expert de l'Allemagne. Cette proposition, qui visait à définir avec plus de précision la distance minimale entre portes par rapport à la longueur totale du compartiment voyageurs des véhicules articulés, a été jugée insuffisamment claire. Le GRSG a invité l'expert de l'Allemagne à reformuler sa proposition, qui serait examinée à la prochaine session.

10. Le GRSG a fait savoir à l'expert de l'Espagne que sa proposition, formulée dans le document informel No 24, avait été adoptée par l'AC.1 comme rectificatif 1 au complément 1 de la série 03 d'amendements au Règlement No 36 et comme rectificatif 1 au Règlement No 107.

11. L'expert de la Belgique a présenté le document informel No 14, qui contenait une nouvelle définition de l'"autobus à plancher surbaissé", tendant à accroître la surface totale exempte de marches accessible depuis la porte de service. Le GRSG s'est prononcé contre la modification de la définition actuelle et l'expert de la Belgique a retiré sa proposition.

12. L'expert de la Fédération de Russie a informé le GRSG des travaux de la réunion du groupe informel des trolleybus qui s'était tenue à Moscou du 7 au 11 février 2000. Il a présenté le document informel No 3, qui remplaçait le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/25, et qui contenait un nouveau projet d'annexe 8 énonçant des prescriptions spéciales relatives aux trolleybus qui serait ajouté au Règlement No 36.

13. Il a aussi dit que toutes les propositions qui avaient été reçues par le GRSG (TRANS/WP.29/GRSG/1999/13, TRANS/WP.29/GRSG/1999/1, TRANS/WP.29/GRSG/1999/2, TRANS/WP.29/GRSG/1999/25 et document informel No 13 de la soixante-seizième session), ainsi que les nouvelles propositions de la République tchèque et de la Fédération de Russie, avaient été examinées par le groupe informel. Il a informé le GRSG que la proposition des Pays-Bas avait été incluse entre crochets dans la nouvelle proposition de texte de l'annexe 8.

14. L'expert des Pays-Bas qui n'avait pas été en mesure de prendre part à la réunion informelle, a exposé les raisons de sa proposition. Le GRSG a décidé d'examiner ce nouveau projet d'annexe 8 du Règlement à sa prochaine session et il a remercié l'expert de la Fédération de Russie pour son offre d'établir un nouveau document pour examen par le GRSG.

15. Le GRSG a précisé que le groupe informel était seulement chargé de l'élaboration de la nouvelle annexe concernant les prescriptions particulières de sécurité s'appliquant aux trolleybus.

Par conséquent l'examen des amendements nécessaires dans la partie générale du Règlement No 36 pour inclure les trolleybus dans son champ d'application relevait du GRSG lui-même.

16. Le Groupe a examiné les amendements proposés au Règlement No 36 figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/13 et a proposé d'inclure les modifications suivantes dans une nouvelle proposition révisée.

Ajouter un nouveau paragraphe 2.1.4, ainsi conçu :

"2.1.4 par "trolleybus", un véhicule des classes I, II ou III, à alimentation électrique par fils extérieurs."

Paragraphe 2.1.4 (ancien), renuméroter 2.1.5, et modifier comme suit :

"2.1.5 par "véhicule articulé", ..."

Paragraphe 5.1.1.3, lire :

"... pour les véhicules articulés à leur masse à vide en ordre de marche, ..."

Paragraphe 5.2.1.4 (sans objet en français)

Paragraphe 5.5.4.5, lire :

"... s'écouler librement sur la chaussée, mais en aucun cas sur le dispositif d'échappement, ni sur les appareils électriques à haute tension."

Ajouter un nouveau paragraphe 5.5.5.3.4, ainsi conçu :

"5.5.5.3.4 le fonctionnement de l'enrouleur de perches."

Paragraphe 5.5.9, lire :

"La présence de matériaux inflammables à moins de 10 cm du système d'échappement, ou d'appareils électriques à haute tension, ou d'autres sources importantes de chaleur montées sur le véhicule n'est admise que si ces matériaux sont efficacement protégés. Aux fins de ce paragraphe, on entend par matériau inflammable un matériau qui n'est pas conçu pour supporter les températures pouvant être rencontrées à l'endroit considéré. Si nécessaire, il doit être prévu une protection pour empêcher que de la graisse ou d'autres matières inflammables n'entrent en contact avec le système d'échappement, l'équipement électrique à haute tension ou d'autres sources importantes de chaleur."

Paragraphe 5.6.1.2, lire :

"... chaque section rigide d'un véhicule articulé doit être ..., ... d'un véhicule articulé de la classe I, ..."

Paragraphe 5.6.1.6, lire :

"... dans le cas des véhicules articulés, chaque section ..."

Paragraphe 5.9, lire :

"5.9 SECTION ARTICULÉE DES VÉHICULES ARTICULÉS"

Paragraphe 5.9.2, lire :

"5.9.2 Lorsque le véhicule articulé, à sa masse à vide en ordre de marche, ..."

Paragraphe 5.9.4, lire :

"5.9.4 Sur les véhicules articulés, des garde-fous ..."

Paragraphe 5.10.3 (sans objet en français)

Paragraphe 5.11, lire :

"5.11 DÉPLACEMENT EN LIGNE DROITE DES VÉHICULES ARTICULÉS"

Ajouter un nouveau paragraphe 5.16, ainsi conçu :

"5.16 Les trolleybus doivent satisfaire aux prescriptions de l'annexe 8."

17. Lors de l'examen du paragraphe 5.5.4.5, l'expert de la Belgique a proposé de modifier le paragraphe en vue de ne pas autoriser l'écoulement de carburant sur la chaussée. Il a été rappelé que l'objet de ce paragraphe était d'éviter, en cas de fuite, que le carburant s'écoule sur le système d'échappement ou sur les appareils électriques à haute tension. L'expert de l'Allemagne a proposé le texte suivant comme solution de compromis.

"5.5.4.5 En aucun cas, le carburant s'échappant par une fuite du système ne devrait pouvoir s'écouler sur le système d'échappement ou sur des appareils électriques à haute tension."

18. Il n'a pas été possible de parvenir à un consensus sur ce point et le GRSG a invité les experts à proposer un nouvel énoncé pour examen à la prochaine session. L'expert de l'OICA cependant a exprimé ses réserves quant à la référence aux appareils électriques à haute tension.

19. Le GRSG n'a pas accepté que le nombre d'issues soit réduit d'une, comme proposé dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1998/13 à propos du paragraphe 5.6.1.5, mais il a accepté que l'expert des Pays-Bas soumette une proposition autorisant l'existence d'une issue sur le toit conçue de manière à éviter tout risque de contact avec des parties électriques.

20. L'expert du Royaume-Uni a demandé si une modification de la fiche d'homologation de type (annexe 1) et de la marque d'homologation n'était pas nécessaire après l'inclusion des trolleybus dans le champ d'application du Règlement. Le GRSG a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

21. L'expert de la Fédération de Russie s'est offert à établir un texte révisé de la proposition du document TRANS/WP.29/GRSG/1998/13, pour examen à la session d'octobre, qui tiendrait compte des modifications adoptées en principe par le GRSG (voir par. 16 ci-dessus).

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

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/15, TRANS/WP.29/GRSG/1999/21, documents informels Nos 2 et 16 selon la liste de l'annexe 1 à ce rapport.

22. Comme il avait été décidé pour le Règlement No 36 (voir par. 4 ci-dessus), le GRSG a décidé de remettre à plus tard l'examen de la question de l'accès aux véhicules pour les personnes à mobilité réduite (TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 et document informel No 16).

23. En ce qui concerne la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15, le président a informé le GRSG que celle-ci avait été adoptée par l'AC.1 à sa session de mars 2000, à l'exception de la pente du plancher dans le passage d'accès (par. 5.7.1.12) et des paragraphes 5.6.3.1 et 5.6.3.2, ainsi que de la figure correspondante 21 de l'annexe 3 (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 21). Le texte adopté avait été publié dans le document TRANS/WP.29/725.

24. Pour ce qui est du paragraphe 5.7.1.12, l'expert de l'OICA a présenté la première partie du document informel No 2. Le GRSG a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite ci-dessous et a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2000.

Paragraphe 5.7.1.12, lire :

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

25. En ce qui concerne les paragraphes 5.6.3.1 et 5.6.3.2 et la figure correspondante 21 de l'annexe 3 du document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15, le GRSG a accepté la demande faite par l'expert du Royaume-Uni de remettre à plus tard leur examen.

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

Documents : TRANS/WP.29/2000/23, TRANS/WP.29/GRSG/1999/22, documents informels Nos 2, 12, 13, 15 et 21 selon l'annexe 1 à ce rapport.

26. Le GRSG a décidé de remettre à plus tard l'examen de la question de l'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite (TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 et document informel No 15) comme il l'avait décidé pour les Règlements Nos 36 et 52 (voir par. 4 et 22 ci-dessus).

27. Le président a informé le GRSG que la proposition d'amendement du Règlement No 107 qui avait été adoptée par le GRSG à sa soixante-dix-septième session (TRANS/WP.29/2000/23), n'avait pas été examinée par le WP.29 à sa session de mars 2000, parce que certaines délégations avaient à faire certaines réserves en ce qui concerne la manœuvrabilité. Il a aussi fait savoir au

GRSG que l'OICA avait présenté un document informel lors de cette même session du WP.29 qui contenait les propositions qui avaient été adoptées par le GRSG mais qui n'étaient pas incluses dans le document TRANS/WP.29/2000/23.

28. L'expert de l'OICA a fait savoir que les propositions mentionnées par le président étaient contenues dans le document informel No 2. Le GRSG a adopté ces propositions et décidé de les transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour leurs sessions de juillet 2000, pour qu'elles soient examinées conjointement avec le document TRANS/WP.29/2000/23.

29. Compte tenu des divergences de vues, le GRSG a décidé de supprimer du document TRANS/WP.29/2000/23 les modifications controversées aux paragraphes 5.10.2, 5.10.3 et aux figures A et B de l'annexe 4. Il a en outre décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. (Note du secrétariat : La proposition du document TRANS/WP.29/2000/23 modifiée par le document informel No 2 et par le paragraphe 32 du présent rapport a été publiée dans le document TRANS/WP.29/2000/23/Rev.1.)

30. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel No 12, qui contenait une proposition d'amendement au Règlement No 107, parallèle à celle du document informel No 11 relative au document No 36 (voir par. 9 ci-dessus). Il a accepté de soumettre un nouvel énoncé de sa proposition, pour examen à la session d'octobre du GRSG.

31. En ce qui concerne le document informel No 13, qu'il a aussi présenté, il a expliqué que l'objet de celui-ci était de préciser que les portes dont il était question au paragraphe 5.5.2.2 du Règlement No 107 étaient en fait les portes de service ou les portes de secours. L'expert du Royaume-Uni a considéré peu satisfaisant l'énoncé du texte et a offert de communiquer au GRSG une nouvelle version de celui-ci.

32. L'expert de l'IRU a présenté le document informel No 21 qui contenait l'amendement au Règlement No 107 concernant l'espacement entre sièges pour les véhicules de la classe III dans le cadre de l'homologation de type A. Le GRSG a adopté l'amendement reproduit ci-après et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2000.

Paragraphe 5.7.9.4.1.1, lire :

"...

c) 68 cm dans les véhicules de la classe III."

Annexe 3, figure 6, tableau, homologation A, valeur H pour la classe III : 68.

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

Documents : documents informels Nos 5, 6 et 7 selon l'annexe 1 à ce rapport.

33. L'expert de la Hongrie a présenté le document informel No 6, qui contenait des informations sur 23 accidents de retournement de véhicules tirées des archives des médias hongrois. Il a suggéré que les travaux d'extension de ce Règlement devaient viser, d'une part, à

éviter le retournement et, d'autre part, à améliorer la résistance mécanique de la superstructure afin de réduire le nombre de personnes accidentées et la gravité des blessures.

34. L'expert de l'Espagne a rappelé au GRSG l'intérêt que son pays portait à cette question et a offert le soutien de la délégation de l'Espagne aux travaux du groupe informel chargé d'élaborer les propositions visant à améliorer le Règlement.

35. L'expert de la Hongrie a présenté le document informel No 7, qui contenait un calendrier pour les travaux du groupe informel. Il a déclaré que le délégué de l'Afrique du Sud avait fait savoir qu'il souhaitait participer au groupe informel.

36. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Hongrie, des Pays-Bas, de la République tchèque et du Royaume-Uni ont confirmé leur intention de poursuivre leurs travaux au sein du groupe informel. Les experts de la Belgique, de la France et de l'OICA ont fait connaître leur souhait d'y participer aussi et les experts de l'Italie et de la Pologne ont annoncé qu'ils consulteraient leurs Gouvernements afin de prendre part, si possible, à ces travaux.

37. Le GRSG a convenu que l'expert de la Hongrie, en tant que président du groupe informel, réunirait celui-ci au plus tard au début de septembre 2000.

38. L'expert de la République tchèque a présenté le document informel No 5, qui contenait des amendements relatifs au domaine d'application et aux dispositions du Règlement concernant l'espace résiduel pour les voyageurs. L'objet de cette proposition était d'éviter des différences d'interprétation entre services techniques. Le GRSG a décidé d'examiner cette proposition à sa session d'octobre, et il a invité le secrétariat à distribuer le document informel No 5 sous une cote officielle.

#### PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION CONTRE L'INCENDIE SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

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

39. Les experts de la Norvège et de la Belgique ont expliqué que les propositions qu'ils avaient annoncées (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 32) n'étaient pas encore disponibles car elles dépendaient de l'achèvement d'une étude effectuée en Belgique. Ils ont déclaré que ces propositions devraient être prêtes pour la session d'octobre du GRSG.

40. Certains experts ont soulevé la question de la toxicité des gaz après combustion et estimé que cette question devrait être examinée dans la proposition révisée de projet de Règlement. L'expert de l'IRU a suggéré que les experts prennent contact avec les autorités nationales du transport aérien de leurs pays, qui devraient être bien informées à ce sujet.

41. Comme il avait été convenu à la soixante-dix-septième session (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 31), on a examiné le domaine d'application du projet de Règlement. Après un échange de vues, le GRSG a décidé que les véhicules des catégories M2 et M3 des classes B, II et III devraient être inclus dans le nouveau Règlement. L'expert de la Belgique cependant a demandé à ce que le domaine d'application de celui-ci soit étendu aux autobus scolaires.



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/1999/29, TRANS/WP.29/GRSG/1999/30, TRANS/WP.29/GRSG/2000/4, documents informels Nos 4, 10, 22 et 23 selon l'annexe 1 à ce rapport.

42. L'examen de ce point a commencé par celui du rapport du groupe informel sur les vitrages de sécurité. L'expert de l'Allemagne a jugé regrettable le retard avec lequel le rapport avait été disponible alors que le groupe informel s'était réuni à la fin de janvier.

43. L'expert de la Belgique, président du groupe informel, a présenté le rapport des travaux de ce dernier. Il a déclaré que ceux-ci avaient porté sur trois points :

- i) les zones d'essai A, B et I, et la vision vers l'avant,
- ii) les variantes de fausse tête,
- iii) et l'harmonisation mondiale des prescriptions concernant les vitrages de sécurité.

44. En ce qui concerne les zones d'essai, il a fait savoir que le groupe informel avait décidé de modifier seulement les prescriptions concernant la zone B. Le groupe avait aussi jugé opportun d'établir un nouveau règlement qui serait parallèle à l'actuelle Directive 77/649/CEE de la Communauté européenne.

45. En ce qui concerne la variante de fausse tête (TRANS/WP.29/GRSG/1999/4), l'expert de la Belgique a fait savoir que les essais pour vérifier l'équivalence entre les deux modèles de fausse tête n'étaient pas encore achevés et que les travaux se poursuivaient.

46. À propos de l'harmonisation mondiale des prescriptions relatives aux vitrages de sécurité (TRANS/WP.29/GRSG/1999/29 et TRANS/WP.29/GRSG/1999/30), il a demandé instamment à ce que les réserves exprimées en ce qui concerne l'interprétation des résultats soient ajoutées à celles qui avaient été notées dans le rapport de la soixante-dix-septième session (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 34).

47. Pour ce qui est du facteur de transmission de la lumière, il a expliqué que les deux positions en présence, à savoir 70 % ou 75 % étaient clairement définies. Les experts avaient convenu de renoncer à l'identification de l'essai de transmission des couleurs et de l'essai de choc de la fausse tête contre le pare-brise. L'examen des questions de l'essai de fragmentation, de l'essai de résistance à l'abrasion, de l'essai d'impact à la bille, de l'interprétation des résultats et des procédures de conformité de la production se poursuivrait. Enfin, il a fait savoir que le groupe informel s'était mis d'accord sur l'essai de résistance au feu proposé par le CLEPA.

48. L'expert de la Belgique a enfin déclaré que la proposition du document informel No 10 contenait les amendements au Règlement No 43, tels qu'ils avaient été décidés par le groupe informel.

49. Le GRSG, après examen, a modifié la proposition du document informel No 10. L'expert de la Belgique a alors présenté le document informel No 23, qui modifiait aussi le document No 10. Le GRSG a adopté le document No 23, tel qu'il est reproduit à l'annexe 2 au présent rapport, et il a décidé de le transmettre pour examen au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de novembre 2000.

50. Le GRSG a examiné les documents TRANS/WP.29/GRSG/1999/12 et TRANS/WP.29/GRSG/2000/4, qui visaient à aligner le Règlement No 43 sur la Directive correspondante 92/22/CEE de la Communauté européenne et incluait des prescriptions d'installation pour les vitrages.

51. Le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/12 a été adopté en principe. Les propositions soumises par différents experts pour examen avant l'adoption finale sont récapitulées ci-après.

Paragraphe 2.16, les experts de la Belgique et de l'OICA ont suggéré d'établir une nouvelle définition du type de véhicule, afin de pouvoir limiter le nombre de types.

Paragraphe 2.19, l'expert du CLEPA a proposé d'étudier un nouvel énoncé aligné sur celui des autres règlements dans lesquels on traite des prescriptions d'installation (Règlement No 46 par exemple).

Paragraphes 5.5.5 et 5.5.7, l'expert du CLEPA a proposé d'établir la version finale du texte.

Annexes 14 et 16, paragraphes 6.1.3.1, 6.1.3.2 et 6.3.3; ceux-ci devraient être examinés à la prochaine session.

Annexe 21, les experts du Royaume-Uni et de la Belgique se sont offerts à établir une nouvelle proposition commune pour cette annexe. Le GRSG a noté que les notes 1 et 2 du tableau pour ce qui est des prescriptions de symboles additionnels pour les vitres en plastique devraient être reformulées pour tenir compte de la définition adoptée des véhicules spéciaux dans la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).

52. En ce qui concerne la proposition de projet de règlement technique mondial (TRANS/WP.29/GRSG/1999/29) et la proposition de modification résultante du Règlement No 43 (TRANS/WP.29/GRSG/1999/30), le GRSG a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session si le WP.29 voulait bien l'inscrire dans le programme de travail relatif aux nouveaux projets de règlements techniques mondiaux.

53. L'expert de l'Espagne a présenté le document informel No 22, qui contenait une proposition sur l'interdiction de la pose de films plastiques après l'homologation de type des vitrages. Il a fait valoir que cette proposition devrait être insérée dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/12.

54. Le GRSG a souligné que les paragraphes 9.1.1 et 9.1.2 du projet de règlement proposé définissaient les règles relatives à la modification et à l'extension des homologations de type des vitrages de sécurité.

55. Plusieurs experts ont appuyé la proposition contenue dans le document informel No 22, mais d'autres ont émis des réserves, estimant que cette question devrait être traitée lors du contrôle technique périodique des véhicules.

56. Le GRSG a décidé que cette question devait être examinée, étant donné que certaines caractéristiques des vitres de sécurité ayant reçu l'homologation de type seraient modifiées par l'addition d'un film plastique (facteur de transmission de la lumière, distorsion optique, etc.). Comme base pour cet examen, le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document informel No 22 sous une cote officielle à la prochaine session.

57. L'expert de l'EWFA a présenté son association, qui avait été créée pour collaborer avec l'industrie des vitrages, afin de faire reconnaître universellement les utilisations et propriétés novatrices des films plastiques modernes pour vitrages. Il a aussi expliqué que le document informel No 4 contenait une proposition tendant à modifier le Règlement No 43 pour permettre et faciliter l'apposition de films plastiques sur les matériaux des vitres. Il a fait savoir au GRSG que plusieurs constructeurs d'automobile utilisaient les films plastiques produits par les membres de son organisation.

58. Le président a rappelé que seules les organisations non gouvernementales détenant un statut consultatif auprès de l'ECOSOC avaient la possibilité de présenter officiellement des propositions devant différents organes des Nations Unies; il a suggéré que l'expert de l'EWFA soumette une demande en vue d'obtenir le statut consultatif, ou fasse transmettre ses propositions par un gouvernement membre de la CEE.

#### EXTENSION DU RÈGLEMENT No 39 (Appareil indicateur de vitesse)

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/2000/5, TRANS/WP.29/GRSG/2000/6, document informel No 17 selon la liste de l'annexe 1 à ce rapport.

59. Le GRSG a noté que les documents TRANS/WP.29/GRSG/2000/5 et TRANS/WP.29/GRSG/2000/6 étaient apparentés et il a décidé de les examiner conjointement.

60. Les amendements suivants au document TRANS/WP.29/GRSG/2000/6 ont été adoptés en principe par le GRSG :

#### Paragraphe 5.1, lire :

"5.1 L'afficheur de l'indicateur de vitesse ..... indiquée par le constructeur mais ne doit pas dépasser la vitesse maximale de plus de [30] %."

#### Paragraphe 5.1.1, supprimer ce nouveau paragraphe.

Paragraphe 5.1.1 (ancien), supprimer la référence aux véhicules de la catégorie "L2", et au lieu de "... sur le cadran", lire "... sur l'afficheur".

Paragraphe 5.1.3, lire :

"... sur les véhicules des catégories L1 (cyclomoteurs) et L2, les valeurs indiquées sur l'afficheur ..."

Paragraphe 5.1.3.1, supprimer ce nouveau paragraphe.

Paragraphe 5.1.2 (ancien) (renuméroté 5.1.4), supprimer la référence à la catégorie de véhicules "L2", et au lieu de "cadran", lire "afficheur".

Paragraphe 5.1.5, lire :

"... sur les véhicules des catégories L1 (cyclomoteurs) et L2 construits pour être vendus ..."

Paragraphe 5.1.5.1, supprimer ce nouveau paragraphe.

Paragraphe 5.2.1, lire :

"Un essai doit être effectué pour ..."

Paragraphe 5.2.5, tableau, dans la deuxième colonne, ajouter entre parenthèses "(V<sub>1</sub>)" après la vitesse d'essai et ajouter, de la deuxième à la cinquième lignes, la valeur entre crochets "[25 %]".

Paragraphe 5.2.6, supprimer la référence à ce paragraphe.

Paragraphe 5.3, lire :

"5.3 La vitesse affichée ne doit jamais être inférieure à la vitesse réelle du véhicule. Aux vitesses d'essai spécifiées au paragraphe 5.2.5 ci-dessus, la relation entre la vitesse affichée (V<sub>1</sub>) et la vitesse réelle (V<sub>2</sub>) doit être la suivante :

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h.}"$$

Annexe 1, point 6, à deux endroits, au lieu de "poids", lire "masse".

61. L'expert de la Suède a présenté le document informel No 17 dans lequel il récapitulait sous forme de tableau les tolérances, aussi bien pour l'homologation de type que pour la conformité de production.

62. Le GRSG a décidé d'examiner les prescriptions en matière de conformité de production et les questions restées en suspens à sa session d'octobre.

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

Documents : TRANS/WP.29/2000/3, TRANS/WP.29/GRSG/2000/7, documents informels Nos 1, 8, 9 et 18 selon l'annexe 1 à ce rapport

63. Le président a informé le GRSG que la proposition de nouveau projet de règlement (TRANS/WP.29/2000/3) n'avait pas été examinée par le WP.29 et l'AC.1 parce que les procédures internes n'étaient pas encore terminées au sein de la Communauté européenne. L'expert de l'OICA a souligné qu'il manquait une section du paragraphe 8.3.4.1 dans le document TRANS/WP.29/2000/3. Le secrétariat a rappelé que cet alinéa avait été supprimé à la soixante-dix-septième session (TRANS/WP.29/GRSG/56, annexe 4).
64. Le GRSG a examiné les amendements proposés au projet de règlement figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/7 et dans le document informel No 1 communiqué par l'expert de la France et le document informel No 18 communiqué par l'expert du Royaume-Uni.
65. À l'issue de la discussion, le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/7, modifié comme indiqué à l'annexe 3 au présent rapport. Le GRSG a convenu de réexaminer le paragraphe 8.2.10 de ce document à la session d'octobre et a prié le secrétariat de distribuer la proposition de texte du paragraphe 8.2.10 sous une cote officielle. Le GRSG a aussi décidé que le document adopté serait transmis au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2000.
66. L'expert de la France a présenté le document informel No 9, contenant les propositions tendant à modifier à la fois le projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée et le Règlement No 97 en ce qui concerne la compatibilité électromagnétique. Afin d'examiner cette question comme il convenait, le GRSG a décidé de s'en saisir à sa session d'octobre et il a prié le secrétariat de distribuer le document informel No 9 sous une cote officielle.
67. L'expert des Pays-Bas a invité les autres experts à faire connaître leur point de vue sur les résultats obtenus avec les "dispositifs après-vol" conçus, dans certains cas, pour arrêter le moteur du véhicule, ainsi que sur l'existence de règlements nationaux en vigueur ou en projet concernant ces dispositifs.
68. L'expert de la France a évoqué les problèmes de sécurité que ces dispositifs pouvaient soulever et il a fait valoir qu'une solution générale pourrait être de faire en sorte qu'ils n'entrent en action que lors d'un nouveau démarrage du véhicule. L'expert de la Belgique a proposé de communiquer à l'expert des Pays-Bas des informations sur l'expérience acquise dans son pays à ce sujet, et il a fait savoir qu'il n'était pas favorable à la demande faite par certaines compagnies d'assurance de prescrire un tel dispositif.
69. Le secrétariat a informé le GRSG des mesures prises par le WP.29 en ce qui concerne l'utilisation de la fréquence de 433,92 MHz et d'une puissance rayonnée de 25 mW pour les systèmes de radiotransmission utilisés sur automobiles (document informel No 8). Il a souligné que les mesures en vue d'étendre le champ d'application de la disposition RR No S5.138 à

des régions autres que l'Europe et l'Afrique pouvaient seulement être prises par les États membres de l'Union internationale des télécommunications.

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

Documents : TRANS/WP.29/2000/18, TRANS/WP.29/GRSG/2000/7

70. Le président a informé le GRSG que la proposition du document TRANS/WP.29/2000/18 n'avait pas été examinée par le WP.29 à sa cent vingtième session, parce que cet amendement au Règlement No 18 devait être adopté simultanément avec le projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée (voir par. 63 ci-dessus).

71. En ce qui concerne le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/7, le GRSG a adopté la partie du texte traitant du Règlement No 18, avec les mêmes amendements que ceux adoptés pour le projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée (voir par. 65 ci-dessus). La proposition modifiée est reproduite ci-après. Le GRSG a décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2000.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.1.3 ainsi conçu :

"5.1.3 La condition prescrite au paragraphe 5.1 peut être réalisée simultanément ou antérieurement aux actions mentionnées aux paragraphes 5.1.1 et 5.1.2."

Paragraphe 5.9.1, lire :

"5.9.1 Il ne doit pas être possible de mettre en fonction le dispositif de protection contre une utilisation non autorisée sans mettre au préalable les commandes du moteur en position arrêt et exécuter ensuite une opération qui n'est pas la continuation ininterrompue de la manœuvre d'arrêt du moteur, ou sans mettre au préalable les commandes du moteur en position arrêt alors que le véhicule est à l'arrêt avec le frein de stationnement mis ou que la vitesse du véhicule ne dépasse pas 4 km/h."

Ajouter un nouveau paragraphe 5.9.3 ainsi conçu :

"5.9.3 Les paragraphes 5.8, 5.8.1 ou 5.8.2, et 5.9.2 ne s'appliquent qu'aux dispositifs à système de verrouillage mécanique."

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

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/2000/7, documents informels Nos 1, 8, 9, 19 et 20 selon l'annexe 1 à ce rapport

72. L'expert du Royaume-Uni a expliqué que les documents informels Nos 19 et 20 représentaient l'application au Règlement No 97 du document informel No 18 (voir par. 64 et 65 ci-dessus). Le GRSG a adopté la partie correspondante du document TRANS/WP.29/GRSG/2000/7 comme il l'avait fait pour le projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1

et N1 contre une utilisation non autorisée (voir par. 65 ci-dessus). La proposition modifiée est reproduite à l'annexe 4 au présent rapport et elle inclut la partie adoptée du document informel No 1. Le GRSG a décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2000 comme complément 1 de la série 01 d'amendements au Règlement No 97.

73. Le GRSG a noté que les documents informels Nos 8 et 9 avaient déjà commencé d'être examinés (voir par. 66 et 69 du présent rapport).

#### QUESTIONS DIVERSES

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

Document : TRANS/WP.29/GRSG/1999/8/Rev.1

74. À la demande de plusieurs experts, qui n'avaient pas reçu à temps le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/8/Rev.1, le GRSG a accepté de remettre à sa prochaine session l'examen de cette question.

b) Extension du Règlement No 105 (Véhicules ADR)

Document : TRANS/WP.29/GRSG/2000/10

75. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/10 qui avait été élaboré conjointement par les secrétariats du WP.15 et du WP.29. À la demande de ce dernier groupe de travail, ce document contenait une proposition en vue d'étendre le domaine d'application du Règlement No 105 aux véhicules complets et finis. Il contenait aussi des prescriptions concernant les systèmes de freinage.

76. Seuls les experts de la France et du Royaume-Uni se sont déclarés favorables à l'extension du champ d'application du Règlement No 105 aux véhicules complets et finis. En conséquence, le GRSG a décidé d'amender le règlement sans modifier son champ d'application dans une première étape, en vue d'aligner ses prescriptions sur celles de l'appendice B2 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

77. Le GRSG a aussi décidé que les prescriptions relatives au freinage devraient être incluses dans l'annexe 5 du Règlement No 13.

78. Sur la base des décisions ci-dessus, le GRSG a prié les experts de l'OICA d'établir une nouvelle proposition tendant à adapter le Règlement No 105 à l'ADR, pour examen à la session d'octobre. Le GRSG a décidé de remettre à une session future l'examen du champ d'application du Règlement No 105 et des prescriptions correspondantes du document TRANS/WP.29/GRSG/2000/10.

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

Documents : TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSG/2000/8

79. En l'absence du représentant du Canada, l'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.1 regroupant toutes les observations émises par les experts du GRSG à la soixante-dix-septième session (TRANS/WP.29/GRSG/56, par. 67).

80. Le GRSG a noté que les symboles figurant au tableau 1 de la proposition étaient trop nombreux pour pouvoir être tous considérés comme obligatoires. Il a proposé de classer les symboles en plusieurs catégories, dont certaines seraient obligatoires. L'expert de l'OICA s'est offert à établir une classification des symboles et à faire parvenir sa proposition à l'expert des États-Unis d'Amérique.

81. Certains experts ont considéré que le champ du projet de règlement devrait seulement concerner l'identification des commandes, témoins et indicateurs comme cela était le cas de la Directive 78/316/CEE de la Communauté européenne. D'autres experts ont jugé que la position, la couleur et l'éclairage des commandes, témoins et indicateurs étaient aussi des caractéristiques de sécurité et qu'elles devraient continuer d'être prises en compte dans le projet de texte. Aucun accord n'a été atteint sur cette question pendant la session.

82. Le GRSG a demandé à l'expert des États-Unis d'Amérique de modifier la proposition en tenant compte du fait que les symboles seraient harmonisés mais répartis en catégories et qu'aucun symbole ne devrait contenir de texte, tout en prenant en considération la dernière version de la norme ISO sur les symboles d'identification.

83. En ce qui concerne le projet de proposition de règlement technique mondial énonçant des prescriptions uniformes relatives aux commandes, témoins et indicateurs des véhicules automobiles (TRANS/WP.29/GRSG/2000/8), le GRSG a convenu d'en remettre l'examen à la session d'octobre en attendant de disposer de la liste de priorités pour les règlements techniques mondiaux devant être établie par le WP.29.

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

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

84. Le président a rappelé au GRSG que les questions en suspens les plus importantes étaient la température de l'essai de dégivrage et l'angle vers le haut pour les zones de vision.

85. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait savoir qu'il espérait obtenir des données complémentaires des constructeurs américains pour l'examen des angles de vision, afin de pouvoir prescrire des zones dégagées plus étendues pour les véhicules de différentes tailles. Il a aussi déclaré que pour l'utilisation d'angles différents le point de référence prescrit par les règles des États-Unis devrait être modifié, et il a annoncé qu'il serait très probablement en mesure de prendre position sur ces questions à la prochaine session. Enfin il a déclaré que son pays était disposé à transmettre officiellement la proposition au GRSG.



86. L'expert du Royaume-Uni a suggéré de supprimer du champ d'application du projet de règlement les mots "mus par un moteur à combustion interne".

87. Le GRSG a décidé de poursuivre l'examen de ce point lorsqu'il aurait reçu un document complémentaire qui lui serait communiqué par l'expert des États-Unis d'Amérique.

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

Définition des petits constructeurs de véhicules automobiles

Documents : TRANS/WP.29/1998/67

88. Le président a informé le GRSG que le WP.29 avait proposé d'établir un nouveau groupe informel qui serait chargé d'harmoniser au niveau mondial la classification et les définitions des véhicules ainsi que leurs masses et dimensions (TRANS/WP.29/703, par. 17) et invité le Japon à considérer s'il voulait bien présider ce groupe. Il proposait d'utiliser les possibilités offertes par ce nouveau groupe et de lui transmettre la proposition de l'OICA concernant la définition des petits constructeurs de véhicules automobiles.

89. L'expert du Japon a fait savoir qu'une fois approuvée la création de ce groupe informel par le WP.29, son pays proposerait de tenir une réunion d'une demi-journée à la fin de la session d'octobre du GRSG (19 octobre, de 9 h 30 à 12 h 30) en vue d'examiner les points suivants :

- i) situation actuelle en ce qui concerne les divergences nationales en matière de définition des catégories de véhicules et de dimensions de ceux-ci;
- ii) fixation du champ d'activité et des priorités de travail;
- iii) établissement d'un calendrier et de méthodes de travail;
- iv) affectation des tâches.

90. Le secrétariat a rappelé que ce groupe informel, lorsque sa création aurait été approuvée par le WP.29, se réunirait pendant les sessions du GRSG, pourrait utiliser les moyens mis à la disposition de celui-ci et devrait disposer d'un secrétariat qui devrait faire rapport au GRSG. Il a proposé qu'à l'avenir le groupe informel se réunisse au début de la session du GRSG pour pouvoir faire rapport le plus tôt possible à celui-ci.

91. L'expert de l'OICA a insisté pour que sa proposition de définition des petits constructeurs de véhicules automobiles soit discutée au niveau du GRSG et non pas au niveau du groupe informel.

92. Après un certain débat, un certain nombre d'experts ont jugé que cette question devrait être résolue au niveau national et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire de modifier la résolution d'ensemble R.E.3. D'autres experts ont réservé leur position. Le GRSG a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session.

d) Présidence du GRSG

93. Le président a informé le GRSG de son départ prochain à la retraite et il a remercié tous les experts de la collaboration qu'ils lui avaient apportée au cours de son mandat.

94. Le GRSG a demandé au président de bien vouloir présider encore la session d'octobre, afin d'assurer la continuité des travaux et pour permettre l'élection des nouveaux président et vice-président conformément au nouveau Mandat et Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690).

95. Le président a déclaré qu'il acceptait de présider la session d'octobre sous réserve de l'approbation de son gouvernement.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

96. Le GRSG a convenu de l'ordre du jour suivant pour sa soixante-dix-neuvième session, qui se tiendra à Genève du 16 octobre (14 h 30) au 20 octobre (12 h 30) 2000<sup>1,2,3</sup>.

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. Projet de Règlement sur la protection contre l'incendie sur les véhicules de transport en commun
6. Extension du Règlement No 43 (Vitrages de sécurité)
7. Extension du Règlement No 39 (Appareil indicateur de vitesse)
8. Nouveau projet de règlement sur la protection des catégories de véhicules M1 et N1 contre une utilisation non autorisée, extension
9. Extension du Règlement No 18 (Protection contre une utilisation non autorisée)

---

<sup>1</sup> Pour des raisons d'économie, il a été décidé que les documents officiels expédiés par courrier avant la session ne seront plus distribués en salle. Les délégations sont donc priées de bien vouloir venir à la réunion munies de leurs exemplaires des documents.

<sup>2</sup> La session débutera par l'examen des points 7, 6 et 11.4. Les autres points seront examinés dans l'ordre numérique des points de l'ordre du jour.

<sup>3</sup> Le groupe informel de l'harmonisation de la classification et des définitions des véhicules se réunira le 16 octobre (à partir de 14 h 30) et le 17 octobre (de 9 h 30 à 12 h 30).

10. Extension du Règlement No 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules)
11. Questions diverses
  - 11.1 Extension du Règlement No 34 (Prévention du risque d'incendie)
  - 11.2 Extension du Règlement No 105 (Véhicules ADR)
  - 11.3 Nouveau projet de règlement sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs
  - 11.4 Nouveau projet de règlement mondial sur les essuie-glace/lave-glace et le dégivrage/désembuage de pare-brise
  - 11.5 Définition des petits constructeurs de véhicules automobiles dans la R.E.3
  - 11.6 Élection du président et du vice-président

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS PENDANT  
LA SOIXANTE-DIX-HUITIÈME SESSION

<u>No</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
1.	France	8, 9 et 10	A/F	Additional proposals to document TRANS/WP.29/GRSG/2000/7
2.	OICA	2 et 3	A	Corrigenda to Draft Supplements to Regulation 52: TRANS/WP.29/2000/21 Regulation 107: TRANS/WP.29/2000/23
3.	Fédération de Russie	1	A	Report of the meeting of GRSG informal group on trolley bus
4.	EWFA	6	A	Draft Supplement to Regulation No. 43
5.	République tchèque	4	A	Proposal for a draft Corrigendum to Regulation No. 66-00
6.	Hongrie	4	A	Unusual statistics about rollover accidents of buses
7.	Hongrie	4	A	Development of Regulation No. 66
8.	Secretariat	8	A	Conditions for use of frequency 433.92 MHz: follow-up actions
9.	France	8 et 10	A/F	Proposition d'amendement au projet de Règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée et au Règlement No. 97
10.	Belgique	6	A/F	Proposal for draft amendments to Regulation No. 43
11.	Allemagne	1	A	Proposal for draft amendments to ECE Regulation No. 36
12.	Allemagne	3	A	Proposal for draft amendments to ECE Regulation No. 107

<u>No</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
13.	Allemagne	3	A	Proposal for draft amendments to ECE Regulation No. 107
14.	Belgique	1	A/F	Proposal for draft amendments to ECE Regulation No. 36
15.	Belgique	1 et 3	A	Proposal for draft amendments to ECE Regulation Nos. 36 et 107
16.	Belgique	2	A	Proposal for draft amendments to ECE Regulation No. 36
17.	Suède	7	A	Speedometer equipment
18.	Royaume-Uni	8	A	Draft corrigendum to proposal for a new draft Regulation: Uniform technical prescriptions concerning the protection of motor vehicles against unauthorized use. The new draft Regulation combining Regulation No. 18 (protection against unauthorized use) and Regulation No. 97 (vehicle alarm systems)
19.	Royaume-Uni	10	A	Draft corrigendum to Regulation No. 97: Uniform provisions concerning the approval of vehicle alarm systems (VAS) and of motor vehicles with regard to their alarm systems (AS)
20.	Royaume-Uni	10.	A	Draft Supplement to Regulation No. 97: Uniform provisions concerning the approval of vehicle alarm systems (VAS) and of motor vehicles with regard to their alarm systems (AS)
21.	IRU	3.	A	Proposed amendment to ECE Regulation No. 107 with regard to seat spacing on Class III vehicles
22.	Espagne	6.	A	Amendment of R 43-03
23.	Belgique	6.	A/F	Proposal for draft amendments to Regulation No. 43

<u>No</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
24.	Espagne	1.	A	Amendment of items 5.2.2.1.7. of R.36 and 5.5.2.7. of R.107
-	Royaume-Uni	1.	A	ISO/CD 10542 - 1 April 1998
-	Royaume-Uni	1.	A	A survey of occupied wheelchairs to determine their overall dimensions and weight: 1999 Survey

---

Annexe 2AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 43 ADOPTÉ PAR LE GRSG À SA  
SOIXANTE-DIX-HUITIÈME SESSION

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.19 à 2.23, comme suit :

- 2.19 "masque opaque", toute zone du vitrage faisant obstacle à la transmission de la lumière;
- 2.20 "bande dégradée", toute zone transparente du vitrage où la transmission régulière de la lumière est réduite;
- 2.21 "zone transparente", la totalité du vitrage, à l'exclusion de tout masque opaque et toute bande dégradée;
- 2.22 "ouverture de jour", la totalité du vitrage, à l'exclusion de tout masque opaque mais incluant toute bande dégradée;
- 2.23 "intercalaire", tout matériau employé pour maintenir ensemble des couches constitutives d'un vitrage feuilleté;

Annexe 1, appendice 10, figure de gauche en bas, permuter les lettres "A" et "B".

Annexe 3,

Le paragraphe 9.1.2.2, lire

"9.1.2.2 Pour les pare-brise des véhicules de la catégorie  $M_1^{8/}$ , l'essai est exécuté dans la 'zone d'essai B' définie à l'annexe 18, par. 2.3, en ne considérant pas les masques opaques empiétant sur celle-ci.

Pour les pare-brise des autres catégories de véhicules, l'essai est exécuté dans la zone I définie au paragraphe 9.2.5.2.3 de la présente.

Cependant, pour les tracteurs agricoles et les tracteurs forestiers ainsi que pour les véhicules de chantier pour lesquels il n'est pas possible de déterminer la zone I, l'essai est exécuté dans la zone I' définie au paragraphe 9.2.5.3 de la présente annexe.

Paragraphe 9.2.6, tableau, dans la colonne "Zone", remplacer "B" par "B réduite conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 18".

Paragraphe 9.2.6.5, lire :

"9.2.6.5 De légers écarts sont tolérés dans la zone d'essai B réduite conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 18 par rapport aux prescriptions pourvu qu'ils soient de faible étendue et qu'ils soient mentionnés dans le procès-verbal."

Paragraphe 9.3.5, tableau, remplacer "B" dans la colonne "Zone" par "B" réduite conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 18".

Paragraphe 9.3.5.5, lire :

De légers écarts sont tolérés en zone d'essai B réduite conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 18 par rapport aux prescriptions, pourvu qu'ils soient de faible étendue et qu'ils soient mentionnés dans le procès-verbal."

Annexe 18,

Paragraphe 1.2, tableau 1, remplacer "X, Y, Z" par "a, b, c (d)"

Paragraphe 2.2, lire :

- "2.2 La zone d'essai A est la zone de la surface extérieure du pare-brise qui est délimitée par l'intersection avec les quatre plans suivants (voir fig. 1) :
- a) un plan faisant vers le haut un angle de  $3^\circ$  avec l'axe des X, passant par  $V_1$ , et parallèle à l'axe des Y (plan 1);
  - b) un plan faisant vers le bas un angle de  $1^\circ$  avec l'axe des X, passant par  $V_2$ , et parallèle à l'axe des Y (plan 2);
  - c) un plan vertical passant par  $V_1$  et  $V_2$  et faisant un angle de  $13^\circ$  avec l'axe des X vers la gauche pour les véhicules à conduite à gauche et vers la droite pour les véhicules à conduite à droite (plan 3);
  - d) un plan vertical passant par  $V_1$  et  $V_2$  et faisant un angle de  $20^\circ$  avec l'axe des X vers la droite pour les véhicules à conduite à gauche et vers la gauche pour les véhicules à conduite à droite (plan 4)."

Paragraphe 2.3, lire :

- "2.3 La zone d'essai B est la zone de la surface extérieure du pare-brise qui est délimitée par l'intersection avec les quatre plans suivants :
- a) un plan faisant vers le haut un angle de  $7^\circ$  avec l'axe des X, passant par  $V_1$ , et parallèle à l'axe des Y (plan 5);
  - b) un plan faisant vers le bas un angle de  $5^\circ$  avec l'axe des X, passant par  $V_2$ , et parallèle à l'axe des Y (plan 6);
  - c) un plan vertical passant par  $V_1$  et  $V_2$  et faisant un angle de  $17^\circ$  avec l'axe des X vers la gauche pour les véhicules à conduite à gauche et vers la droite pour les véhicules à conduite à droite (plan 7);
  - d) un plan symétrique du précédent par rapport au plan longitudinal médian du véhicule (plan 8);"



Ajouter les nouveaux paragraphes 2.4 et 2.5 (avec les notes correspondantes) comme suit :

- "2.4 La 'zone d'essai B réduite' est la zone d'essai B à l'exclusion des zones suivantes<sup>1</sup> (voir figures 2 et 3) :
- 2.4.1 la zone d'essai A telle qu'elle est définie au paragraphe 2.2, étendue conformément au paragraphe 9.2.2.1 de l'annexe 3;
- 2.4.2 à la demande du constructeur du véhicule, on pourra appliquer l'un des deux paragraphes suivants :
- 2.4.2.1 tout masque opaque limité vers le bas par le plan 1 et latéralement par le plan 4 et son symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule (plan 4);
- 2.4.2.2. tout masque opaque limité vers le bas par le plan 1, d'une largeur maximale de 150 mm<sup>2</sup>, pour autant qu'il soit inscrit dans une zone d'une largeur de 300 mm centrée sur le plan longitudinal médian du véhicule;
- 2.4.3 tous masque opaque limité par l'intersection de la surface extérieure du pare-brise :
- avec un plan faisant vers le bas un angle de 4° avec l'axe des X, passant par V<sub>2</sub>, et parallèle à l'axe des Y (plan 9);
  - avec le plan 6;
  - avec les plans 7 et 8 ou le bord de la surface extérieure du pare-brise si l'intersection du plan 6 avec le plan 7 (ou du plan 6 avec le plan 8) ne croise pas la surface extérieure du pare-brise;
- 2.4.4 tout masque opaque limité par l'intersection de la surface extérieure du pare-brise :
- a) avec un plan horizontal passant par V<sub>1</sub> (plan 10);
  - b) avec le plan 3<sup>3</sup>
  - c) avec le plan 7<sup>4</sup> ou le bord de la surface extérieure du pare-brise si l'intersection du plan 6 avec le plan 7 (ou du plan 6 avec le plan 8) ne croise pas la surface extérieure du pare-brise;
  - d) avec le plan 9;

---

<sup>1</sup> Mais en considérant le fait que les points de référence définis dans le paragraphe 2.5 doivent être situés dans la zone transparente.

<sup>2</sup> Mesuré sur la trace du plan 1 sur la surface extérieure du pare-brise.

<sup>3</sup> Pour l'autre côté du pare-brise, avec un plan symétrique au plan 3 par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

<sup>4</sup> Pour l'autre côté du pare-brise, avec le plan 8.

2.4.5 une zone de 25 mm mesurée à partir du bord de la surface extérieure du pare-brise ou de la limite de tout masque opaque. Cette zone de 25 mm ne doit pas pénétrer dans la zone A étendue.

2.5 Définition des points de référence (voir fig. 3)

Les points de référence sont les points situés à l'intersection avec la surface extérieure du pare-brise de lignes rayonnant vers l'avant depuis les points V :

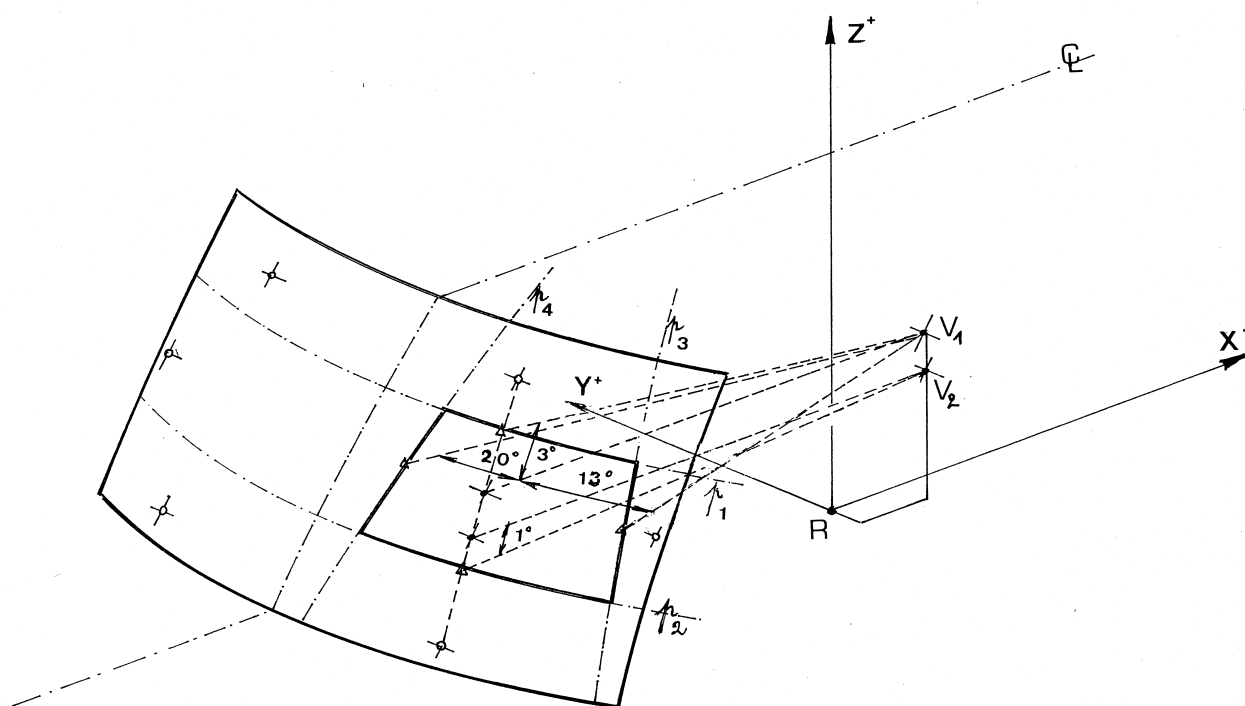
2.5.1 point de référence vertical supérieur situé en avant de VI et à  $7^\circ$  au-dessus de l'horizontale (Pr1);

2.5.2 point de référence vertical inférieur situé en avant de V2 et à  $5^\circ$  au-dessous de l'horizontale (Pr2);

2.5.3 point de référence horizontal situé en avant de VI et à  $17^\circ$  vers la gauche (Pr3);

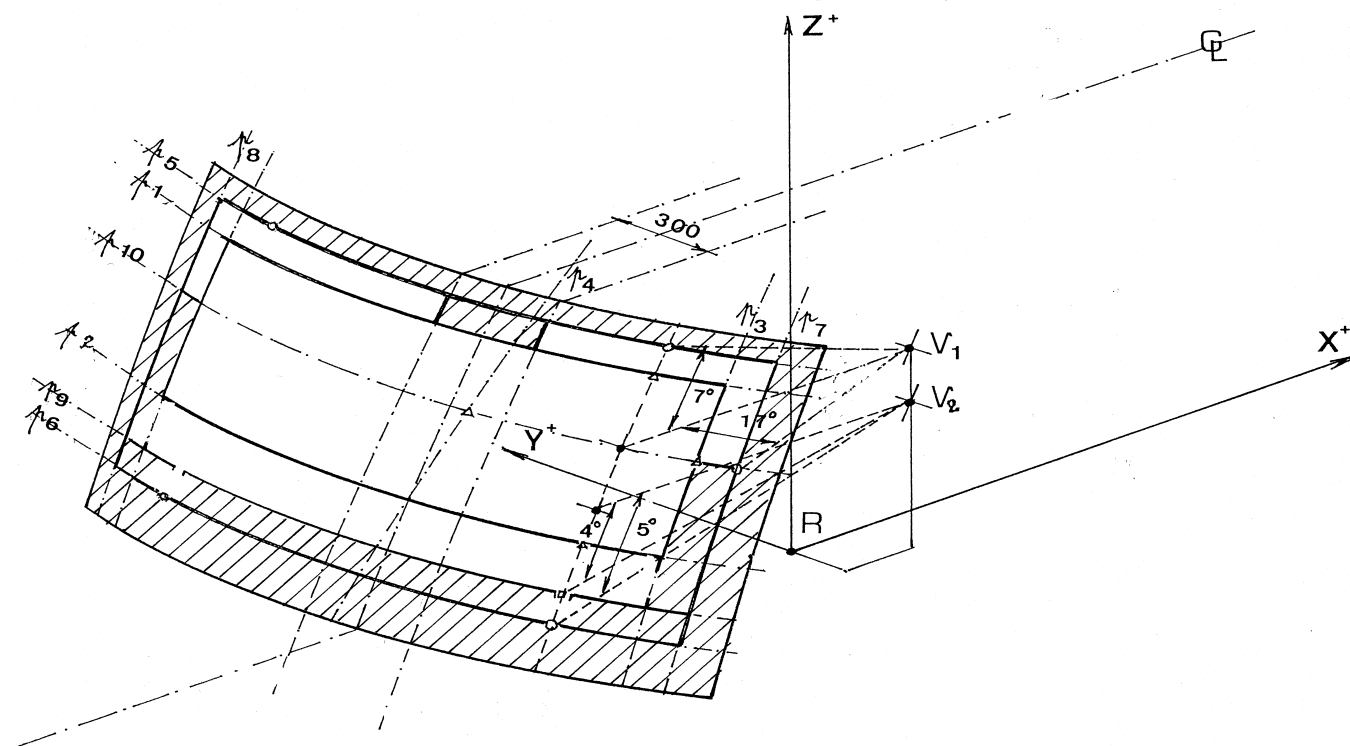
2.5.4 trois points de référence supplémentaires symétriques aux points définis dans les paragraphes 2.5.1 à 2.5.3 par rapport au plan longitudinal médian du véhicule (respectivement Pr'1, Pr'2, Pr'3)."

Figures 1 à 3, lire :



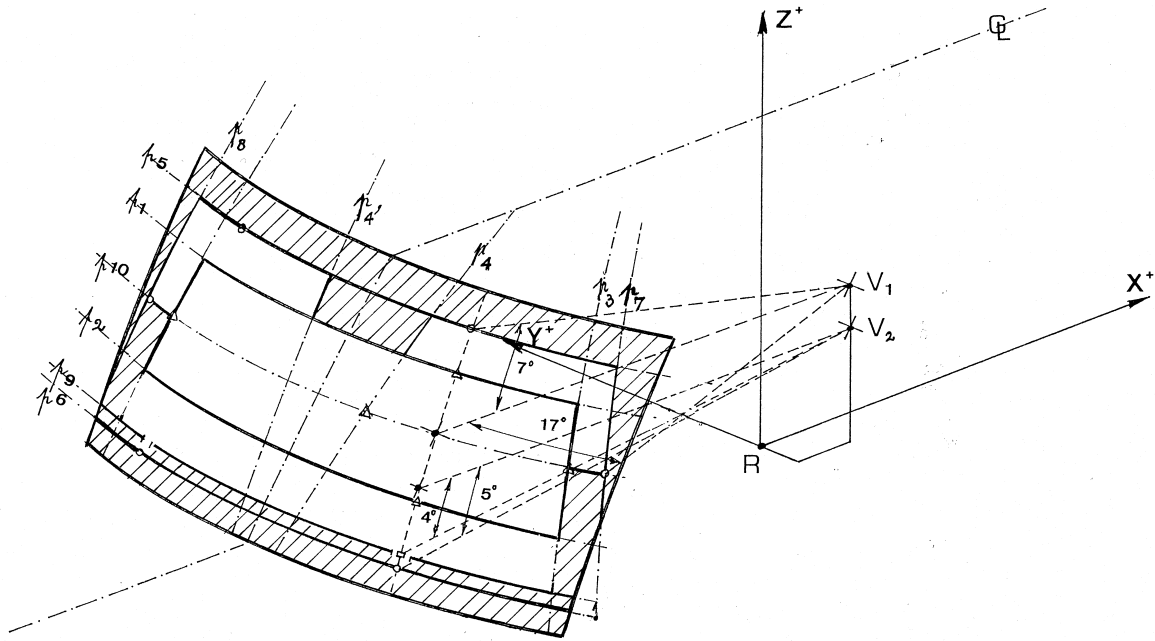
$C_L$  : trace du plan médian longitudinal du véhicule  
 $p_i$  : trace du plan considéré (voir texte)

Figure 1 : zone d'essai A (dans le cas d'un véhicule à conduite à gauche)



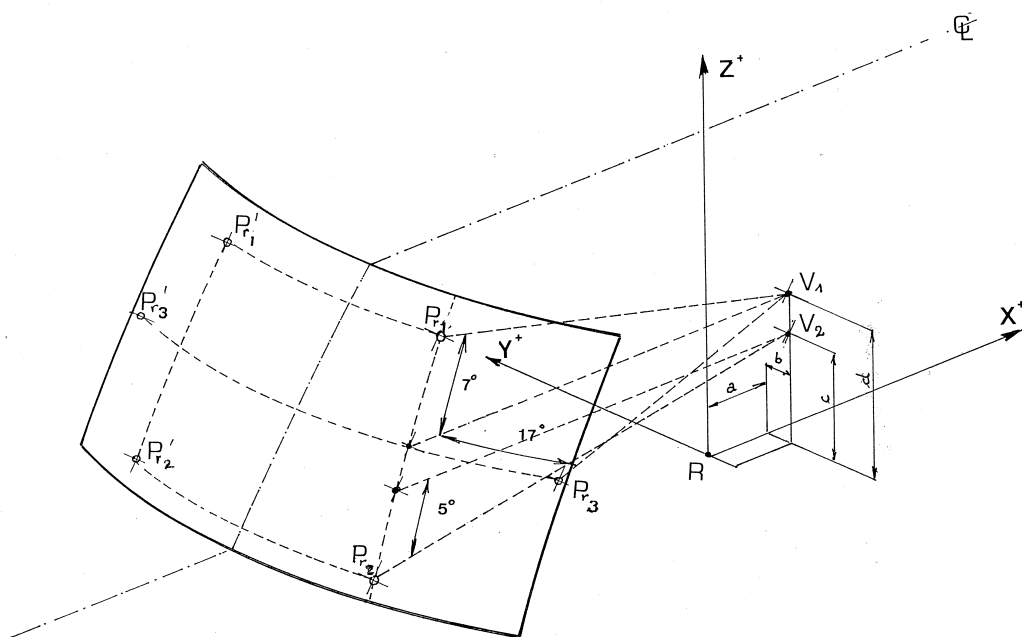
$C_L$  : trace du plan médian longitudinal du véhicule  
 $p_i$  : trace du plan considéré (voir texte)

Figure 2a : zone d'essai B réduite (dans le cas d'un véhicule à conduite à gauche) - masque opaque supérieur tel qu'il est défini au paragraphe 2.4.2.2



$C_L$  : trace du plan médian longitudinal du véhicule  
 $p_i$  : trace du plan considéré (voir texte)

**Figure 2b** : zone d'essai B réduite (dans le cas d'un véhicule à conduite à gauche) - masque opaque supérieur tel qu'il est défini au paragraphe 2.4.2.1



$C_L$  : trace du plan médian longitudinal du véhicule  
 $P_{ri}$  : points de référence  
 $a, b, c, d$  : coordonnées des points  $V$

Figure 3 : détermination des points de référence (dans le cas d'un véhicule à conduite à gauche)"

Annexe 3AMENDEMENTS AU PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES  
VÉHICULES À MOTEUR CONTRE UNE UTILISATION NON AUTORISÉE ADOPTÉS  
PAR LE GRSG À SA SOIXANTE-DIX-HUITIÈME SESSION

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.1.3, comme suit :

"5.2.1.3 La condition prescrite au paragraphe 5.2.1 peut être réalisée soit simultanément, soit antérieurement aux actions décrites aux paragraphes 5.2.1.1 et 5.2.1.2."

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.8, comme suit :

"5.2.8 En fonction de la nature du dispositif de protection contre une utilisation non autorisée, on doit appliquer les dispositions des paragraphes 5.2.6 ou 5.2.7."

Paragraphes 5.2.8 à 5.2.10 (anciens), renuméroter 5.2.9 à 5.2.11.

Paragraphe 5.2.10.1 (ancien), renuméroter 5.2.11.1 et modifier comme suit :

"5.2.11.1 Il ne doit pas être possible de mettre en fonction le dispositif de protection contre une utilisation non autorisée sans mettre au préalable les commandes du moteur en position arrêt et exécuter ensuite une opération qui n'est pas la continuation ininterrompue de la manoeuvre d'arrêt du moteur, ou sans mettre au préalable les commandes du moteur en position arrêt alors que le véhicule est à l'arrêt avec le frein de stationnement mis ou que la vitesse du véhicule ne dépasse pas 4 km/h."

Paragraphe 5.2.10.2 (ancien), renuméroter 5.2.11.2.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.11.3, comme suit :

"5.2.11.3 Les paragraphes 5.2.10, 5.2.10.1 ou 5.2.10.2, et 5.2.11.2 ne s'appliquent qu'aux dispositifs à système de verrouillage mécanique."

Paragraphes 5.2.11 à 5.2.14 (anciens), renuméroter 5.2.12 à 5.2.15.

Paragraphe 5.3.1.3, référence au paragraphe 5.2.10, modifier en 5.2.11.

Paragraphe 5.4, lire :

" ... et du paragraphe 8.4 ci-dessous, *mutatis mutandis*.

Si la conception technique du dispositif est telle que les paragraphes 5, 6 et 8.4 ne sont pas applicables, il doit être vérifié que des mesures ont été prises pour préserver la sécurité du véhicule. Le fonctionnement du dispositif doit inclure les sécurités nécessaires pour exclure tout risque de blocage ou de défaut de fonctionnement accidentel pouvant compromettre la sécurité du véhicule."

Paragraphe 6.2.3, lire :

" ... par exemple les normes EN 300 220-1 V1.2.1 (1997-11) et EN 300 220-2 V1.2.1 (1997-11) (y compris les dispositions facultatives). La fréquence ... "

Paragraphe 7.2.3, lire :

" ... par exemple les normes EN 300 220-1 V1.2.1 (1997-11) et EN 300 220-2 V1.2.1 (1997-11) (y compris les dispositions facultatives). La fréquence ... "

Paragraphe 8.1.11, supprimer.

Paragraphe 8.2.2, lire :

" ... par exemple les normes EN 300 220-1 V1.2.1 (1997-11) et EN 300 220-2 V1.2.1 (1997-11) (y compris les dispositions facultatives). La fréquence et ... désarmer le dispositif d'immobilisation doivent ... "

Paragraphe 8.2.4, lire :

"8.2.4 Le dispositif d'immobilisation ne doit pas pouvoir entrer en fonction lorsque la clef de contact du moteur est en position marche, sauf :

- a) si le véhicule est équipé en tant qu'ambulance, véhicule de pompiers ou de police, ou est conçu pour l'être;
- b) ou si le fonctionnement du moteur est nécessaire :
  - i) pour entraîner des machines faisant partie du véhicule ou montées sur celui-ci à des fins autres que la propulsion du véhicule;
  - ii) ou pour maintenir le niveau de charge des batteries du véhicule au niveau nécessaire pour faire fonctionner de telles machines ou appareils;

et si le véhicule est à l'arrêt, frein de stationnement mis. Dans le cas d'une telle exception, celle-ci doit être mentionnée au point 2 de l'additif à la fiche d'homologation (annexe 2 au présent Règlement)."

Paragraphe 8.3.4.2, lire :

"8.3.4.2 Si le dispositif d'immobilisation peut entrer en fonction alors que la clef de contact du moteur est en position marche comme prévu au paragraphe 8.2.4, il doit pouvoir être commandé par l'ouverture de la porte du conducteur et/ou par une manœuvre délibérée de l'utilisateur autorisé."

---



Annexe 4AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 97 ADOPTÉ PAR LE GRSG À SA  
SOIXANTE-DIX-HUITIÈME SESSION

Paragraphe 5.3, modifier comme suit (y compris l'addition de deux nouvelles notes 3 et 4, les anciennes notes 3 et 4 étant renumérotées 5 et 6) :

" ... aux normes ETSI applicables 2/, par exemple les normes EN 300 220-1 V1.2.1 (1997-11) et EN 300 220-2 V1.2.1 (1997-11) (y compris les dispositions facultatives éventuelles). La fréquence et la puissance rayonnée maximale des émissions radio pour armer et désarmer l'alarme doivent être conformes à la recommandation CEPT/ERC 3/ 70-03 (1977) concernant l'utilisation des dispositifs à courte portée 4/.

---

3/ CEPT : Conférence européenne des administrations des postes et des télécommunications;  
ERC : Comité européen des radiocommunications.

4/ Les parties contractantes peuvent interdire une certaine fréquence et/ou une certaine puissance rayonnée mais autoriser l'utilisation d'une autre fréquence et/ou d'une autre puissance rayonnée."

Paragraphe 17.3, lire (y compris les références aux notes 3 et 4) :

" ... aux normes ETSI applicables 2/, par exemple les normes EN 300 220-1 V1.2.1 (y compris les dispositions facultatives éventuelles). La fréquence et la puissance rayonnée maximale des émissions radio pour armer et désarmer l'alarme doivent être conformes à la recommandation CEPT/ERC 3/ 70-03 (1977) concernant l'utilisation des dispositifs à courte portée 4/."

Paragraphe 31.2, lire (y compris les références aux notes 3 et 4) :

" ... aux normes ETSI applicables 2/, par exemple les normes EN 300 220-1 V1.2.1 (1997-11) et EN 300 220-2 V1.2.1 (1997-11) (y compris les dispositions facultatives éventuelles). La fréquence et la puissance rayonnée maximale des émissions radio pour armer et désarmer le dispositif immobiliseur doivent être conformes à la recommandation CEPT/ERC 3/ 70-03 (1977) concernant l'utilisation des dispositifs à courte portée 4/."

Paragraphe 31.4, lire :

"31.4 Le dispositif d'immobilisation ne doit pas pouvoir entrer en fonction lorsque la clef de contact du moteur est en position marche, sauf :

a) si le véhicule est équipé en tant qu'ambulance, véhicule de pompiers ou de police, ou est conçu pour l'être;

- b) ou si le fonctionnement du moteur est nécessaire :
  - i) pour entraîner des machines faisant partie du véhicule ou montées sur celui-ci à des fins autres que la propulsion du véhicule;
  - ii) ou pour maintenir le niveau de charge des batteries du véhicule au niveau nécessaire pour faire fonctionner de telles machines ou appareils;

et si le véhicule est à l'arrêt, frein de stationnement mis. Dans le cas d'une telle exception, celle-ci doit être mentionnée au point 2 de l'additif à la fiche d'homologation (annexe 2 au présent Règlement)."

Paragraphe 32.4.2, lire :

"32.4.2 Si le dispositif immobiliseur peut entrer en fonction alors que la clef de contact du moteur est en position marche comme prévu au paragraphe 8.2.4, il doit pouvoir être commandé par l'ouverture de la porte du conducteur et/ou par une manœuvre délibérée de l'utilisateur autorisé."

-----