



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/60
21 décembre 2001

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 (GRSG) SUR SA QUATRE-VINGT-UNIÈME SESSION**

(8-11 octobre 2001)

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité a tenu sa quatre-vingt-unième session¹ du 8 octobre (après-midi) au 11 octobre 2001, sous la présidence de M. J. Martin (Luxembourg). Ont participé à ses travaux des experts des pays suivants, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République populaire de Chine, 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: Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et Comité européen des assurances (CEA).

¹ Conformément à la décision prise par le WP.29, une réunion informelle s'est tenue avec services d'interprétation avant la quatre-vingt-unième session du GRSG proprement dite (TRANS/WP.29/735, par. 40).

2. Le groupe informel sur les tâches communes s'est réuni le 8 octobre (après-midi seulement) et le 9 octobre (matin seulement), sous la présidence de M. T. Onoda (Japon). Les experts des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République populaire de Chine, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a également participé. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi présents: Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA). On trouvera un résumé des travaux de cette réunion aux paragraphes 56 à 60.

3. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents distribués sans cote pendant la session.

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 36 (Véhicules de transport en commun de grandes dimensions)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 et Add.1, et documents sans cote n^{os} 6 et 14 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

4. L'expert de la Commission européenne (CE) a annoncé au Groupe de travail que l'adoption par le Parlement européen de la directive du Conseil relative aux autobus et aux autocars était chose faite. L'expert de l'OICA a émis l'idée que l'on pourrait fondre en un seul et même règlement les Règlements N^{os} 36, 52, 66 et 107, sur le modèle de la directive susmentionnée, et s'est proposé pour élaborer une proposition en ce sens. Le Président a dit qu'il convenait de ne prendre aucune initiative avant l'approbation formelle par le WP.29 et qu'il poserait la question lui-même au WP.29 à sa session de novembre 2001. De son côté, l'expert du Canada a demandé que le Règlement n° 66 reste un règlement distinct.

5. Au sujet des propositions présentées dans les documents TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 et Add.1, qui concernent l'accès des voyageurs à mobilité réduite aux véhicules, l'expert du Royaume-Uni a dit qu'il vaudrait mieux ne pas les adopter avant d'avoir vérifié que le texte en était conforme à la directive adoptée par la Communauté européenne. Il s'est déclaré disposé à vérifier le texte de ces deux documents et en communiquer une version révisée qui pourrait être examinée à la session d'avril-mai 2002. L'expert de l'IRU a redit que les prescriptions tendant à faciliter l'accès des véhicules aux voyageurs à mobilité réduite ne devraient absolument pas être obligatoires pour les véhicules de la classe I et s'est déclaré partisan du maintien du caractère facultatif de ces prescriptions.

6. En vue de faciliter la tâche de l'expert du Royaume-Uni, l'expert de la Suède a présenté le document sans cote n° 14, contenant les amendements qui devraient être apportés à la proposition pour l'aligner sur la directive susmentionnée du Conseil. Le GRSG est convenu de procéder à l'adoption finale de la proposition révisée à sa prochaine session.

7. Après en avoir délibéré, le GRSG a décidé d'adopter la proposition visant à inclure les prescriptions relatives aux trolleybus dans le Règlement (TRANS/WP.29/GRSG/59, annexe 2), en même temps que les amendements reproduits ci-dessous. Il a été convenu de soumettre

la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2002 en tant que projet de complément 7 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 36.

Supprimer la mention tendant à la modification du paragraphe 5.1.1.3.

Paragraphe 5.9.2, sans objet en français.

Paragraphe 5.10.3, sans objet en français.

Annexe 8,

Paragraphe 1.3, remplacer la mention de l'unité de pression «hPa» par «kPa».

Paragraphe 4.7, modifier comme suit:

«... les paragraphes 4.3 à 4.6 peuvent ne pas être appliqués.»

8. L'expert de l'OICA a présenté le document sans cote n° 6. Il a expliqué au Groupe de travail qu'il était demandé, dans la première partie de ce document, de préciser clairement si les équipements électroniques étaient pris en considération dans les prescriptions relatives aux circuits électriques. Le Groupe de travail s'est prononcé en faveur d'une telle interprétation tout en convenant que, dans ces circonstances, il appartiendrait au constructeur de communiquer au service technique chargé de procéder aux essais toutes les informations techniques que celui-ci lui demanderait.

9. Le Groupe de travail a adopté la proposition, reproduite ci-après, contenue dans la deuxième partie du document sans cote n° 6, qui concerne non seulement le Règlement n° 36 mais également les Règlements n°s 52 et 107. Il a décidé de transmettre les trois propositions correspondantes au WP.29 et à l'AC.1 afin que ceux-ci les examinent à leurs sessions de mars 2002. Pour ce qui est du Règlement n° 36, il a été convenu de le joindre aux amendements relatifs aux trolleybus (voir par. 7 ci-dessus).

Règlements n°s 36, 52 et 107,

Paragraphe 5.5.6.3, modifier comme suit:

«...n'exécède pas 16 A. Dans le cas où ces circuits incluent les circuits électroniques, ils peuvent être protégés par des dispositifs conçus à cet effet, intégrés dans les composants ou les systèmes électroniques.»

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/15, TRANS/WP.29/GRSG/1999/21, TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Add.1 et documents sans cote 2 et 6 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

10. Comme pour le Règlement n° 36 (voir par. 5 ci-dessus), le GRSG a décidé de reporter l'examen final de la proposition concernant l'accès aux véhicules (TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 et Add.1) à sa session d'avril-mai 2002.

11. Pour ce qui est des points en suspens dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/15, le GRSG est convenu de ne pas les aborder avant d'avoir examiné la question de la fusion éventuelle des Règlements concernant les autobus et les autocars (voir par. 4 ci-dessus).

12. Suite à la demande de l'expert des Pays-Bas (document sans cote n° 2), le GRSG a précisé qu'au paragraphe 5.7.4.2.2 de l'actuel Règlement n° 52, la porte du conducteur n'était considérée comme une porte de secours que si les passagers pouvaient l'utiliser sans avoir à monter sur le siège du conducteur. Selon l'expert de la Fédération de Russie, il conviendrait de définir une procédure précise pour écarter tout risque d'interprétation erronée du texte actuel.

13. L'expert de l'Espagne a expliqué la procédure suivie dans son pays et, à la demande du GRSG, a accepté de soumettre une proposition écrite qui sera examinée à la prochaine session.

14. Le GRSG a noté que le document sans cote n° 6 avait déjà été examiné au sujet du Règlement n° 36 (voir par. 9 ci-dessus) et qu'en ce qui concerne le Règlement n° 52, c'est le projet de complément 5 à la série 01 d'amendements au Règlement qui serait transmis au WP.29 et à l'AC.1.

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 107 (Véhicules à deux étages pour le transport des voyageurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/2001/13 et document sans cote n° 6 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

15. Comme pour les Règlements n°s 36 et 52 (voir par. 5 et 10 ci-dessus), le GRSG a décidé de reprendre à sa prochaine session l'examen des dispositions concernant l'accès aux véhicules des voyageurs à mobilité réduite (TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 et Add.1), c'est-à-dire lorsque la proposition révisée sera disponible.

16. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/13 et a décidé de le communiquer au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2002, en même temps que la proposition contenue dans le document sans cote n° 6 (voir par. 9 et 14 ci-dessus), en tant que projet de complément 3 au Règlement.

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 66 (Résistance de la superstructure)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2001/5, TRANS/WP.29/GRSG/2001/6, TRANS/WP.29/GRSG/2001/14, TRANS/WP.29/GRSG/2001/18 et documents sans cote n°s 1 et 9 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

17. L'expert de la Hongrie, en qualité de Président du groupe informel sur le Règlement n° 66, a rendu compte au GRSG des progrès réalisés lors de la réunion qui s'était tenue à Bruxelles les 10 et 11 mai 2001 (document sans cote n° 1). Il a indiqué que les documents TRANS/WP.29/GRSG/2001/5, TRANS/WP.29/GRSG/2001/6, TRANS/WP.29/GRSG/2001/14 et TRANS/WP.29/GRSG/2001/18 avaient été communiqués au GRSG, mais que le groupe informel devrait les réexaminer pour pouvoir y incorporer ses dernières conclusions qui modifient les propositions contenues dans ces documents.

18. Il a précisé qu'au cours de la réunion, le groupe informel avait examiné les questions suivantes: description des caractéristiques de construction des superstructures, essais de retournement sur des sections de caisse, méthode d'essai quasi statique sur des sections de caisse, incidences de l'utilisation des ceintures de sécurité des voyageurs sur la résistance de la superstructure, essai de retournement de véhicules articulés, déformation géométrique limitée dans le cadre de l'essai de retournement, détermination de la hauteur du centre de gravité dans le cas où la suspension de l'essieu est libre et enfin simulation sur ordinateur de l'essai de retournement d'un véhicule en vraie grandeur.

19. Le Président du groupe informel a indiqué au GRSG qu'une nouvelle réunion était prévue pour les 21 et 22 novembre 2001, à Francfort (Allemagne) et qu'une autre réunion serait nécessaire pour mener les travaux à leur terme. Le GRSG a exprimé son appréciation devant la somme de travail accompli par le groupe informel et a décidé que le produit final revêtirait la forme d'un document dont il serait saisi pour examen, qui réunirait la série complète des amendements au Règlement n° 66. L'expert du Royaume-Uni a proposé son concours pour l'établissement du document de synthèse.

20. L'expert de l'Espagne a présenté une étude sur l'influence du port de la ceinture de sécurité par les voyageurs sur la structure des véhicules visés par le Règlement. Cette étude révèle qu'une part considérable de la masse ainsi ajoutée se transforme en énergie que doit absorber la superstructure. Sur la base de l'étude expérimentale qui a été faite, à supposer que 50 % de l'énergie générée par la masse du passager soit absorbée par la superstructure, il en résulte une augmentation de 30 % du total de l'énergie à absorber dans le cas d'un autocar de 55 places, et même de 40 % dans le cas d'un autocar de 19 places. De l'avis de cet expert, l'essai prévu par le Règlement devrait donc être modifié pour tenir compte de ce surcroît d'énergie.

21. Les experts du GRSG se sont déclarés préoccupés par cette question et ont demandé à disposer d'un complément d'information et de plus de temps pour l'examiner de manière approfondie. Le GRSG a décidé que le groupe informel maintiendrait à l'examen cette question de l'incidence du port de la ceinture de sécurité par les voyageurs sur la superstructure.

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION CONTRE LES INCENDIES

Document: TRANS/WP.29/GRSG/1999/23/Rev.1

22. Pour commencer et dans le souci d'aligner le texte du Règlement sur celui de la Directive 95/28/CE du Parlement européen et du Conseil (TRANS/WP.29/GRSG/59, par. 31), le GRSG a examiné et adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/23/Rev.1 modifié comme indiqué ci-après. Il a également décidé d'en saisir le WP.29 et l'AC.1 afin qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2002.

Paragraphe 1.1, modifier comme suit (note de bas de page non modifiée):

«... de la catégorie M3, classes II et III 1/.»

Insérer les nouveaux paragraphes 2.4 à 2.6, ayant la teneur suivante:

«2.4 Par "place assise", une structure qui peut ou non faire partie de la structure du véhicule, complète avec garnissage, conçue pour un adulte assis. Ce terme recouvre

aussi bien un siège proprement dit que la partie d'une banquette prévue pour un adulte assis.

- 2.5 Par "groupe de places assises", soit une banquette soit des sièges distincts mais contigus (autrement dit où les ancrages avant d'une place assise sont sur la même ligne ou en avant des ancrages arrière de cette place assise et sont sur la même ligne ou en arrière des ancrages avant d'une autre place assise), conçus pour un ou plusieurs adultes assis.
- 2.6 Par "banquette", une structure complète avec garnissage, prévue pour plus d'un adulte assis.»

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 34 (Prévention des risques d'incendie)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1 et documents sans cote n° 4, 13, 16 et 17 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

23. L'expert de la France a présenté le texte révisé de la proposition (TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1) en même temps que le document sans cote n° 13, qui comporte des rectifications concernant la version française de la proposition.
24. Les documents sans cote n° 4, 16 et 17 ont été présentés en vue de résoudre certaines difficultés. Le GRSG a finalement adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1 modifié comme indiqué à l'annexe 2 du présent rapport et a décidé de le communiquer au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs prochaines sessions, en mars 2001. Considérant l'ampleur des amendements, le texte a été établi en tant que projet de révision 1 du Règlement incorporant la série 02 d'amendements au Règlement.

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 39 (Appareil indicateur de vitesse)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2001/15 et document sans cote n° 15 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

25. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/15, après avoir pris connaissance des explications contenues dans le document sans cote n° 15. Il a décidé d'incorporer les amendements proposés dans un additif (Add.1) au document TRANS/WP.29/2001/56 et de transmettre cet additif au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de novembre 2001.

RÈGLEMENT N° 43 (Vitrages de sécurité)

a) Extension

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/4, TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/1999/30, TRANS/WP.29/GRSG/2001/4, TRANS/WP.29/GRSG/2001/7, TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSG/2001/12 et document sans cote n° 8 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

26. Le GRSG a examiné et adopté les rectificatifs au Règlement proposés dans les documents TRANS/WP.29/GRSG/2001/4 et TRANS/WP.29/GRSG/2001/12 et a décidé de les communiquer au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils les examinent à leurs sessions de mars 2002, en tant que projets de rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement et de rectificatif 2 au complément 4 au Règlement.

27. En ce qui concerne l'utilisation d'une autre fausse tête (TRANS/WP.29/GRSG/1999/4), l'expert des États-Unis d'Amérique a déclaré qu'une série de 24 essais avait été menée dans son pays en vue de vérifier l'équivalence entre les deux types de fausse tête. Il a indiqué que les essais menés en Allemagne avaient produit des valeurs plus élevées que les essais menés dans son propre pays. L'expert de l'Allemagne a confirmé ces écarts. L'un et l'autre sont convenus d'analyser et de vérifier les résultats et de faire rapport à ce sujet au GRSG.

28. Le GRSG a décidé de maintenir cette question à l'examen, estimant que la collaboration que cela impliquerait lui permettrait de parvenir à la décision la plus avisée concernant cette autre fausse tête.

29. Avant d'aborder les propositions concernant l'installation des vitrages de sécurité, le Président a rappelé au GRSG que celui-ci avait décidé à sa précédente session de ne pas examiner la question de la transmission régulière de la lumière derrière le montant B tant qu'une proposition n'aurait pas recueilli l'appui de la majorité des Parties contractantes appliquant le Règlement n° 43.

30. S'agissant des propositions (TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/2001/7 et TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1), l'expert du Japon a retiré la sienne (TRANS/WP.29/GRSG/2001/7). Le Président a suggéré que l'on élabore une proposition de synthèse, excluant les paragraphes ayant trait à la transmission régulière de la lumière derrière le montant B, de manière à faciliter l'examen de cette question par le GRSG.

31. L'expert de la CLEPA a dit qu'il se chargerait d'établir le document de synthèse mais qu'il avait besoin de certains éclaircissements sur les principaux points de controverse. Les experts du GRSG ont été priés de se mettre en rapport avec l'expert de la CLEPA pour toutes suggestions qu'ils voudront faire en vue d'améliorer la qualité du texte sur le plan de sa rédaction.

32. Le GRSG est convenu de différer l'examen du document TRANS/WP.29/GRSG/1999/30, qui contient les amendements qui devraient être apportés au Règlement n° 43 au cas où la proposition de règlement technique global serait adoptée.

33. L'expert de la France a annoncé au GRSG que, depuis l'entrée en application de l'amendement autorisant les zones d'obstruction sur le pare-brise, il croyait comprendre que, d'après le Règlement n° 43, le point de référence devait être choisi en dehors de ces zones. Il a ajouté que, suivant en cela son interprétation, son pays avait rejeté une demande d'homologation dans laquelle les points de référence étaient situés dans une zone d'obstruction.

b) Projet de règlement technique mondial (rtm)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/29 et document sans cote n° 7 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

34. L'expert de la CLEPA a présenté le document sans cote n° 7, qui constitue une synthèse des résultats de la comparaison entre le Règlement n° 43, la réglementation japonaise sur la sécurité des véhicules routiers (art. 29), la norme américaine FMVSS 205 et la formule retenue pour le futur règlement technique mondial. Il a expliqué au GRSG que ce document devait remplacer la partie explicative du document TRANS/WP.29/GRSG/1999/29 et que son examen permettrait de centrer le débat sur les aspects essentiels de la proposition.

35. L'expert des États-Unis d'Amérique a déclaré que le document en question constituait une bonne synthèse de la série d'instruments susvisée et qu'il serait examiné dans son pays. Il espérait être en mesure de faire connaître à la prochaine session l'avis de son pays à ce sujet.

36. L'expert de la CLEPA a précisé que la proposition concernant le projet de règlement technique mondial reposait sur une proposition émanant de l'ensemble des constructeurs et qu'elle englobait des dispositions incorporant le complément 4 au Règlement n° 43. Il a déclaré que l'organisation qu'il représentait avait engagé des entretiens avec les autres constructeurs mondiaux en vue de déterminer si les compléments 5 et 6 au Règlement devaient être incorporés dans le projet de règlement technique mondial.

37. Le GRSG a examiné partiellement le document sans cote et s'est prononcé favorablement, sous certaines réserves, sur les propositions d'essais concernant les qualités optiques des pare-brise et leur tenue à la lumière, aux températures élevées, à l'humidité et au feu, et aussi pour la suppression de l'essai de résistance à l'impact (bille de 198 g). S'agissant de la fixation à 70 ou à 75 % de la valeur seuil de transmission de la lumière, les avis sont apparus divergents. Il en a été de même à propos de l'essai de résistance à l'impact avec la bille de 227 g et de l'essai concernant les fausses têtes. S'agissant de l'essai d'identification des couleurs, les experts de la Communauté européenne, de la Belgique et du Royaume-Uni se sont opposés à sa suppression. Le GRSG a décidé de maintenir cette proposition à l'examen à sa session d'avril-mai 2002.

PROJET DE RÈGLEMENT CONCERNANT LA PROTECTION DES VÉHICULES DES CATÉGORIES M1 ET M2 CONTRE UNE UTILISATION NON AUTORISÉE (Extension)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2001/16, TRANS/WP.29/GRSG/2001/20 et document sans cote n° 18 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

38. Le GRSG a examiné et adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/20, ainsi qu'une partie de la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/16, qui avait été présentée par l'expert du Royaume-Uni en tant que document sans cote n° 18 qui est reproduite ci-après. Le GRSG a décidé de communiquer l'un et l'autre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2002.

Paragraphe 8.1.1, lire comme suit:

«... déplacer normalement le véhicule mû par ses moyens propres (prévention d'une utilisation non autorisée).»

Paragraphe 8.1.4, lire comme suit:

«... ne peut être déplacé normalement mû par ses moyens propres.»

Insérer un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«8.2.11 Le dispositif d'immobilisation doit fonctionner de telle manière qu'il ne puisse pas actionner les freins du véhicule.»

39. Plusieurs experts ont exprimé des préoccupations à propos de la question de l'immobilisation du véhicule en cas d'utilisation non autorisée, telle qu'abordée dans la partie du document TRANS/WP.29/GRSG/2001/16 qui n'a pas été adoptée. Le GRSG a décidé de maintenir cette question à l'examen, et a demandé au secrétariat d'élaborer une version révisée du document, qui ne comporterait pas les paragraphes déjà adoptés (voir par. 38 ci-dessus).

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 97

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2001/17 et document sans cote n° 19 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

40. Le GRSG a adopté deux rectificatifs à ce Règlement, issus d'une partie de la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/17, présenté par l'expert du Royaume-Uni en tant que document sans cote n° 19 et reproduit ci-après. Le GRSG a décidé de communiquer au WP.29 et à l'AC.1 l'un et l'autre documents afin qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2002.

Rectificatif 1 au complément 1 au Règlement:

Paragraphe 26.1, lire comme suit:

«... de déplacer normalement le véhicule mû par ses moyens propres (prévention d'une utilisation non autorisée).»

Paragraphe 26.4, lire comme suit:

«... ne puisse être déplacé normalement mû par ses moyens propres.»

Rectificatif 2 au complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement:

Insérer un nouveau paragraphe, rédigé comme suit:

«31.11 Le dispositif d'immobilisation doit fonctionner de telle manière qu'il ne puisse pas actionner les freins du véhicule.»

41. Comme pour le projet de Règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et M2 contre une utilisation non autorisée, plusieurs experts ont exprimé des préoccupations à propos de l'immobilisation du véhicule en cas d'utilisation non autorisée telle qu'envisagée dans la partie du document TRANS/WP.29/GRSG/2001/17 qui n'a pas été adoptée. Le GRSG a décidé de maintenir cette question à l'examen et a demandé au secrétariat d'établir une version révisée de ce document, qui ne comporterait pas les paragraphes déjà adoptés (voir par. 40 ci-dessus).

42. L'expert du Japon a fait distribuer un questionnaire sur les valeurs limites de référence des essais de décharge électrostatique. Il a prié les experts du GRSG de bien vouloir faire preuve de coopération en remplissant ce questionnaire et en le renvoyant à M. Hoshi.

QUESTIONS DIVERSES

a) Projet de Règlement sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.4, TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.1 et documents sans cote n^{os} 5, 10 et 11 (voir partie A de l'annexe 1 du présent rapport)

43. L'expert du Canada a présenté le document sans cote n° 10, qui fusionne les propositions contenues dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.4, le document sans cote n° 5 communiqué par l'expert de l'OICA et certains commentaires de l'ISO.

44. Les experts du GRSG ont émis quelques objections à propos du titre, du paragraphe 5.1.4, de la couleur du témoin de non-fonctionnement du (des) coussin(s) gonflable(s), et de l'absence de renvoi à la note 8 dans la case concernant le symbole de non-fonctionnement du coussin gonflable latéral. Suite à ces commentaires, le GRSG a donné son accord de principe pour la proposition, sauf en ce qui concerne le paragraphe 5.3.6. Il a été demandé à l'expert du Canada d'élaborer une proposition susceptible d'adoption finale, après réexamen du paragraphe 5.3.6, à la session d'avril-mai 2002. Le GRSG a également fait observer que les dispositions concernant les marques d'homologation faisaient toujours défaut dans la proposition et il a souligné que la proposition ne serait pas acceptable sans ces dispositions.

45. La proposition de règlement technique mondial modifiée parallèlement (document sans cote n° 11) a elle aussi été acceptée dans son principe, et l'expert du Canada a été prié de communiquer, pour examen à la session d'avril-mai 2002, une proposition finale tenant compte des commentaires visant le projet de Règlement. L'expert du Canada a tenu à préciser que, pour le règlement technique mondial, le paragraphe 5.3.6 devrait être maintenu.

b) Projet de règlement technique mondial sur l'essuyage/lavage et le dégivrage/désembuage du pare-brise

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

46. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué au GRSG que les constructeurs américains ne lui avaient pas communiqué leur avis sur les propositions concernant le projet de règlement technique mondial et a sollicité la collaboration de l'industrie européenne. L'expert de l'OICA a annoncé qu'il entendait se mettre en rapport avec les constructeurs américains afin de les convaincre de communiquer les données demandées par l'expert des États-Unis d'Amérique.

47. L'expert de la Belgique tient à ce que, pour être cohérent, le projet de règlement technique mondial prenne en considération la dernière série d'amendements au Règlement n° 43 adoptés.

48. Le GRSG a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition à sa prochaine session.

c) Projet de Règlement sur le champ de vision du conducteur

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19

49. L'expert de la Belgique, qui avait accepté de préparer une proposition complémentaire (TRANS/WP.29/GRSG/59, par. 66) incluant les zones d'obstruction du champ de vision a fait savoir au GRSG que son travail se poursuivait. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

50. L'expert du Japon a présenté le nouveau projet de règlement national concernant le champ de vision du conducteur que son pays était en train de mettre au point. Il a signalé au GRSG que ce règlement tendait à la suppression des angles morts, en vue de faire baisser le nombre des accidents mortels impliquant des enfants. Il a proposé de communiquer au GRSG d'autres informations.

51. Le GRSG a remercié l'expert du Japon de son exposé et a estimé que des prescriptions tendant à améliorer la sécurité devraient être incorporées dans le texte du projet de Règlement. L'expert de la Communauté européenne a indiqué au GRSG que des prescriptions relatives à l'amélioration de la visibilité seraient également introduites dans la Directive de la Communauté européenne concernant le champ de vision du conducteur.

52. L'expert de la France a présenté le document sans cote n° 12 concernant la définition des montants A et les prescriptions les concernant. Le GRSG a prié le secrétariat de diffuser le document sans cote n° 12 sous une cote officielle en vue de la prochaine session.

d) Règlement n° 105 (Véhicules ADR)

53. Le GRSG a examiné et adopté le document sans cote n° 3 (reproduit ci-après) ayant pour objet de rectifier une erreur dans le Règlement. Il a décidé de le communiquer au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils les examinent à leurs sessions de mars 2002 en tant que projet de rectificatif 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 105.

Tableau du paragraphe 5.1: modifier le texte comme suit:

«

...
5.1.3	Dispositif de freinage					
5.1.3.1			x	x	x	x
5.1.3.2		x				
...

»

Paragraphe 5.1.3, modifier le texte comme suit:

«5.1.3 Dispositif de freinage»

Insérer les nouveaux paragraphes 5.1.3.1 et 5.1.3.2, se lisant comme suit:

«5.1.3.1 Les véhicules désignés par les codes EX/III, AT, FL et OX doivent satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes du Règlement n° 13, y compris celles de l'annexe 5.

5.1.3.2 Les véhicules désignés par le code EX/II doivent satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes du Règlement n° 13. Cependant, les prescriptions de l'annexe 5 ne sont pas applicables.»

e) Rétroiseurs

54. Le secrétariat a fait savoir au GRSG que le Ministre belge des transports avait communiqué au Directeur de la Division des transports copie du projet de proposition que les ministres des transports du Benelux avaient envoyé à l'Union européenne en vue d'adapter aux progrès de la technique la Directive du Conseil 71/127/CEE relative aux rétroiseurs. Pour information, il a été communiqué copie de cette proposition aux experts du GRSG.

55. L'expert de la Communauté européenne a confirmé que les services de la Commission européenne travaillaient actuellement sur cette proposition, dont le principal objet était la suppression des angles morts. Le GRSG a accepté que, comme l'a proposé cet expert, on attende que la proposition susmentionnée soit élaborée avant de modifier le Règlement n° 46 (rétroiseurs).

f) Réunion informelle sur les tâches communes

Documents: documents sans cote n^{os} 1 à 15 (voir partie B de l'annexe 1 du présent rapport)

56. L'expert du Japon, qui présidait le groupe informel des tâches communes, a rendu compte de la réunion qui s'était tenue juste avant la session du GRSG proprement dite (voir par. 2 ci-dessus).

57. Il a informé le GRSG que le rapport de la deuxième session avait été adopté par le groupe informel (document sans cote n° 15) et il a fait le point sur les travaux d'un groupe spécial qui s'était réuni à Tokyo les 5 et 6 septembre 2001.

58. Il a indiqué que le groupe informel était parvenu à un accord sur la classification des véhicules des catégories M et N et avait commencé à étudier des définitions communes pour les masses et les dimensions, ajoutant que l'examen de ces définitions se poursuivrait lors de la prochaine réunion informelle.

59. Il a également informé le GRSG que les experts participant aux travaux avaient examiné deux propositions portant sur le concept d'un règlement «n° 0» et avaient décidé de communiquer au groupe informel, pour examen à sa prochaine réunion, une proposition commune. Il a précisé que, pour faciliter la préparation d'une telle proposition commune, les experts avaient été priés de communiquer leurs observations au secrétaire du groupe informel.

60. En dernier lieu, le Président a annoncé au GRSG que la prochaine réunion informelle se tiendrait à nouveau avant la prochaine session du GRSG, à savoir le 29 avril (après-midi) et le 30 avril (matin) 2002.

Note du secrétariat: Le projet de rapport et les documents sans cote soumis au groupe informel des tâches communes peuvent être consultés sur le site Web du WP.29 sous «WP.29/GRSG».

ÉLECTION DU BUREAU

61. Suite à l'annonce faite par le secrétariat le mardi 9 octobre 2001 et conformément à l'article 13 du Règlement intérieur du Forum (TRANS/WP.29/690), le GRSG a procédé à l'élection de son bureau, le mercredi 10 octobre 2001. Le GRSG s'est ainsi choisi pour Président M. A. Erario (Italie) et pour Vice-Président M. M. Matolcsy, pour les deux sessions prévues en 2002.

HOMMAGE AU PRÉSIDENT, M. J. MARTIN

62. Le GRSG a pris acte de l'annonce du départ définitif, pour une retraite méritée, de M. Martin, qui cessera ainsi d'assurer la charge de président après sept ans de loyaux services. Dans l'accomplissement de cette tâche et aussi en tant que représentant du Luxembourg au WP.29, M. J. Martin a apporté une contribution considérable à l'amélioration de la sécurité des véhicules. En reconnaissance de ses qualités éminentes et de la volonté dont il a toujours su faire preuve à la tête du Groupe de travail, même après avoir pris sa retraite dans son pays, et sur proposition de l'expert de la Communauté européenne, le GRSG a élu à l'unanimité M. J. Martin Président à titre honoraire. Se faisant l'interprète des sentiments de tous les participants, le Secrétaire lui a exprimé leur reconnaissance et lui a souhaité une retraite longue et heureuse.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

63. Le Groupe de travail a décidé que, pour sa quatre-vingt-deuxième session (avril-mai 2002), il tiendrait encore une fois, avant la session proprement dite, une réunion informelle qui serait inscrite à l'ordre du jour.

a) Réunion informelle sur les tâches communes

Elle se tiendra à Genève du lundi 29 avril (14 h 30) au mardi 30 avril (12 h 30) 2002. Les services d'interprétation seront assurés et les discussions porteront sur les sujets suivants:

- 1) Définition de la masse et des dimensions des véhicules des catégories M1 et N1.
- 2) Définition des catégories de véhicule M1 et N1.
- 3) Examen du projet de règlement technique mondial «n° 0».

b) Quatre-vingt-deuxième session du Groupe de travail proprement dite

Elle se tiendra à Genève du 30 avril (14 h 30) au 3 mai (12 h 30) 2002^{1,2}. Son ordre du jour provisoire a été arrêté comme suit:

1. Extension du Règlement n° 36 (Véhicules de transport en commun de grandes dimensions).

2. Extension du Règlement n° 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité des catégories M2 et M3).
3. Extension du Règlement n° 107 (Véhicules à deux étages pour le transport des voyageurs).
4. Extension du Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure).
5. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité).
6. Extension du nouveau projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée.
7. Extension du Règlement n° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules).
8. Questions diverses.
 - 8.1 Nouveau projet de règlement sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs.
 - 8.2 Nouveau projet de règlement mondial sur l'essuyage/lavage et le dégivrage/désembuage du pare-brise.
 - 8.3 Nouveau projet de règlement concernant le champ de vision des conducteurs de véhicules automobiles.
 - 8.4 Rapport du groupe informel sur les tâches communes.

¹ 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.

² Dans le souci de faciliter la participation des experts aux débats qui les concernent, les points de l'ordre du jour devraient être examinés dans l'ordre.

Annexe 1

Partie A

LISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT
LA SOIXANTE-DIX-NEUVIÈME SESSION

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
1.	Hongrie	6	A	Report of the informal expert group
2.	Pays-Bas	2	A	ECE-Regulation No. 52, driver's door as emergency door
3.	Secrétariat	11.4	A	Draft Corrigendum to the 02 series of amendments to Regulation No. 105
4.	OICA	6	A	OICA proposed amendments and corrections to ECE Regulation No. 34 (Prevention of fire risks)
5.	OICA	11.1	A	OICA comments on the proposed new draft Regulation regarding controls, tell-tales and indicators
6.	OICA	1, 2 et 3	A	OICA comments on: Regulation No. 36 Regulation No. 52 Regulation No. 107
7.	CLEPA	8.2	A	Global comparison chart
8.	États-Unis d'Amérique	8.1	A	Test report of FMVSS No. 201 free-Motion headform (49 CFR 572 Subpart L) used in headform test of ECE Reg. 43
9.	Espagne	4	A	Study about the incidence of the use of safety-belts with regard to Regulation 66 of Geneva
10.	Canada	11.1	A	Proposal for a new draft Regulation: Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the location and identification of hand controls, tell tales and indicators
11.	Canada	11.1	A	Proposal for a global technical regulation (gtr) concerning uniform provisions for location and identification of motor vehicles hand controls, tell tales and indicators

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
12.	France	11.3	F	Commentaires sur la proposition de nouveau Règlement concernant le champ de vision
13.	France	6	F	Rectificatif concernant la proposition française d'amendements au Règlement n° 34 Document TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1
14.	Suède	1	A	Amendments to documents TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 and Add.1
15.	Italie	7	A	Regulation No. 39 – Speedometer equipment
16.	France et Royaume-Uni	6	A	Amendment to document TRANS/WP.29/GRSG/2000/10/Rev.1
17.	France et Royaume-Uni	6	A	Amendment to document TRANS/WP.29/GRSG/2000/10/Rev.1
18.	Royaume-Uni	9	A	Corrigendum to draft Regulation on the protection of M1 and N1 vehicles against unauthorized use
19.	Royaume-Uni	10	A	Corrigendum to Regulation No. 97
–	Secrétariat	11.5	A	Draft proposal for adapting to technical progress Council Directive 71/127/EEC.
–	Japon	10	A	Japanese questionnaire on Electrostatic Discharge test reference limits to regulation No. 97 (Vehicle alarm system) and draft Regulation on the protection of M1 and N1 vehicles against unauthorized use
–	Japon	11.3	A	Study on new regulation concerning driver's field of vision

Partie BLISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT
LA RÉUNION INFORMELLE SUR LES TÂCHES COMMUNES

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
1.	Japon	–	A	Draft agenda of the Tokyo meeting
2.	Japon	2	A	Proposal for viable options and points at issues concerning categorization of vehicles
3.	République tchèque	3	A	Czech options concerning categorization of vehicles
4.	Japon	3	A	Japan comments on document CT2-6
5.	OICA	3	A	OICA comments on document CT2-6
6.	Japon	3	A	Categorization of vehicles
7.	Japon	2	A	Summary of Tokyo small meeting
8.	OICA	5	A	Draft proposal for a global technical regulation “0”
9.	Canada	3	A	Vehicle categories
10.	Japon	2	A	Small meeting on Vehicle classification
11.	Japon	–	A	Provisional agenda for the third meeting of the informal group on “Common tasks” in GRSG
12.	Japon	5	A	Proposal for [draft candidate global technical regulation (gtr) concerning uniform provisions for common definitions of vehicle categories, masses and dimensions]
13.	Pays-Bas	4	A	Suggestion: Definition of overall length and width
14.	Japon	5	A	Comparison between Japanese and OICA proposals for draft global technical regulation “0”
15.	Secrétariat	2	A	Draft report: Second meeting of the Informal Group on “Common Tasks” 2-3 April 2000 (79 GRSG)

Annexe 2

AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSG/2001/10/Rev.1
ADOPTÉS PAR LE GRSG À SA QUATRE-VINGT-UNIÈME SESSION

Paragraphe 2.2.1, sans objet en français.

Paragraphe 3.2, sans objet en français.

Paragraphe 3.4.2, modifier comme suit:

«... du numéro du présent Règlement, suivi des lettres “RI”, si le type de véhicule est homologué en application de la partie I du Règlement, ou des lettres “RII” si le type de véhicule est homologué en application des parties I et II du Règlement, d’un tiret et du numéro d’homologation placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 3.4.1.»

Paragraphe 4, sans objet en français.

Paragraphe 4.4, sans objet en français.

Paragraphe 4.8, sans objet en français.

Paragraphe 4.5, sans objet en français.

Paragraphe 5.2 (ne concerne que le français), remplacer le renvoi au «paragraphe 3 de l’annexe V» par un renvoi au «paragraphe 2 de l’annexe 5».

Paragraphes 5.9.1 et 5.9.1.1, remplacer par ce qui suit (par. 5.9.1 à 5.9.2):

«5.9.1 Le bouchon du réservoir doit être fixé à la goulotte de remplissage.

5.9.1.1 Les prescriptions visées au paragraphe 5.9.1 ci-dessus sont réputées satisfaites dans la mesure où des précautions ont été prises pour éviter les émissions excessives par évaporation et les épanchements de carburant en l’absence de bouchon de réservoir.

Ce résultat peut être obtenu par l’un des moyens suivants:

5.9.1.1.1 Un bouchon de réservoir à ouverture et fermeture automatiques, inséparable de la goulotte;

5.9.1.1.2 Des caractéristiques de conception prévenant toute évaporation excessive ainsi que tout épanchement de carburant en l’absence de bouchon;

5.9.1.1.3 Tout autre dispositif ayant les mêmes effets. On citera entre autres exemples un bouchon de réservoir retenu par une bride ou une chaînette, ou encore un bouchon de réservoir dont la serrure fonctionne avec la clef de contact. Dans ce dernier cas, la clef ne doit pouvoir s’enlever du bouchon de réservoir que lorsque celui-ci est verrouillé.

- 5.9.2 Le joint d'étanchéité entre le bouchon et la goulotte de remplissage doit être bien maintenu en place. À la fermeture, le bouchon doit se plaquer parfaitement contre le joint et la goulotte de remplissage.»

Paragraphe 7, sans objet en français.

Paragraphe 12.1 (ne concerne que le français), remplacer le renvoi au «paragraphe 8.1» par un renvoi au «paragraphe 11.1».

Insérer un nouveau paragraphe 13, ayant la teneur suivante:

«13. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- 13.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation CEE en vertu du présent Règlement tel qu'il a été amendé par ladite série 02 d'amendements.
- 13.2 Passé un délai de 12 mois après la date d'entrée en vigueur, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation CEE que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par la série 02 d'amendements.
- 13.3 Pendant les 12 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder l'homologation du type pour un type de véhicule homologué sur la base de la série précédente d'amendements au présent Règlement.
- 13.4 Passé un délai de 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser l'immatriculation initiale sur leur territoire (la première mise en circulation) d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions de la série 02 d'amendements au présent Règlement.»

L'ancien paragraphe 13 devient le paragraphe 14.

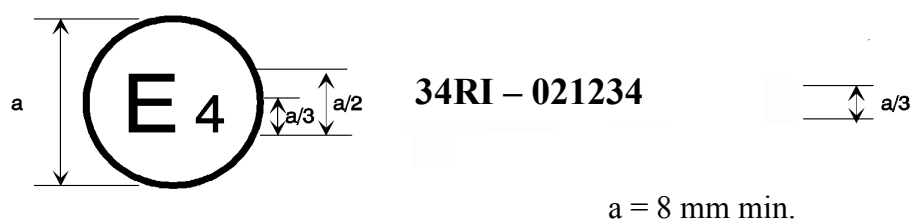
Annexe 2, modifier comme suit:

«Annexe 2

EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION

Modèle A

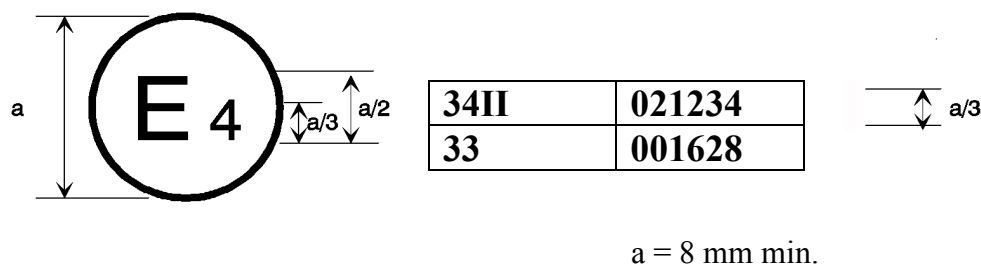
(Voir le paragraphe 3.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4) en vertu de la partie I du Règlement n° 34, sous le n° 021234. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation (02) indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux dispositions du Règlement n° 34 tel que modifié par la série 02 d'amendements.

Modèle B

(Voir le paragraphe 3.5 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4) en vertu des Règlements n° 34, parties I et II, et 33*. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été délivrées, le Règlement n° 34 incluait la série 02 d'amendements tandis que le Règlement n° 33 était encore dans sa forme originelle.

* Ce deuxième numéro est seulement donné à titre d'exemple.»