



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/63
4 juillet 2003

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-QUATRIÈME SESSION

(5 au 9 mai 2003)

1. Le GRSG a tenu sa quatre-vingt-quatrième session du 5 (après-midi) au 9 mai 2003, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). 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, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque et Royaume-Uni. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi pris part, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales ci-après: Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA).

2. 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/2003/14; TRANS/WP.29/GRSG/2003/15; document informel n° 12 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

3. Le GRSG a examiné et adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/14, après suppression des crochets, et décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003 en tant que projet de complément 9 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 36.

4. Le GRSG a également adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/15, relatif aux Règlements n°s 36, 52 et 107, et décidé de le transmettre, avec les modifications indiquées ci-dessous, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003 en tant que partie de projet de complément 9 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 36, de projet de complément 6 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 52, et de projet de complément 5 au Règlement n° 107.

Paragraphe 5.6.10.9 modifié: remplacer «from» par «relative to» dans la version anglaise.

5. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel n° 12. À la demande de plusieurs experts, qui souhaitaient disposer de plus de temps pour étudier la proposition, le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 12 sous une cote officielle à la session d'octobre 2003 .

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité des catégories M2 et M3)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2002/6; TRANS/WP.29/GRSG/2003/2; TRANS/WP.29/GRSG/2003/15; documents informels n°s 13 et 18 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

6. Le GRSG a adopté la proposition de document informel n° 18, qui remplace le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/6. Il a été décidé de transmettre la proposition, telle qu'elle figure à l'annexe 2 du présent rapport, au WP.29 et l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003, en tant que partie de projet de complément 6 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 52 (voir par. 4 ci-dessus).

7. L'expert de l'Espagne a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/2. Le GRSG a décidé de renuméroter 20 et 21 les figures 21 et 22, respectivement. Les experts de la Pologne et de la Fédération de Russie ont demandé des précisions en ce qui concerne la position du siège du conducteur et se sont demandé si le test devait être effectué dans la pire position possible. À des fins de clarification, l'expert du Royaume-Uni a proposé de modifier le texte du paragraphe 5.7.2.4.2, comme indiqué ci-dessous. Au terme de la discussion, le GRSG a accepté de reprendre l'examen de la proposition à sa session suivante.

Paragraphe 5.7.2.4.2, modifier comme suit:

«... indiqué au paragraphe 5.6.2.5.2 et que l'espace réservé au siège du conducteur communique avec le compartiment principal des passagers par un passage approprié; cette prescription est réputée satisfaite si le gabarit décrit au paragraphe 5.7.5.1 peut être déplacé librement depuis l'allée, de telle sorte que sa face avant atteigne le plan vertical tangent au point le plus avancé du dossier du siège du conducteur (ce siège étant situé dans la position la plus reculée possible) et, depuis ce plan, que le panneau décrit au paragraphe 5.6.2.5.2 puisse être déplacé vers la porte de secours dans la direction définie par ce paragraphe (voir annexe 3, fig. 21), le siège et le volant étant réglés en position moyenne.»

8. Le GRSG a noté que le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/15 avait été adopté lors de l'examen du Règlement n° 36 (voir par. 4).

9. Pour la même raison que celle invoquée dans le cas de la proposition parallèle concernant le Règlement n° 36 (voir par. 5), il a été demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 13 sous une cote officielle à la session d'octobre 2003.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2003/5; TRANS/WP.29/GRSG/2003/15; TRANS/WP.29/GRSG/2003/16; documents informels n° 6, 14, 19, 23 et 24 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

10. Comme il en avait été décidé au cours de la session précédente (TRANS/WP.29/GRSG/62, par. 9), le GRSG a examiné le fusionnement des Règlements n° 36, 52 et 107, sous forme d'une version révisée du Règlement n° 107 (TRANS/WP.29/GRSG/2003/5). L'expert de l'OICA a présenté le document informel n° 19 contenant les nouvelles prescriptions applicables à la manœuvrabilité de la Directive 2003/19/CE de l'Union européenne. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel n° 23 contenant des amendements à la proposition. Lors de l'examen de la proposition, l'expert du Royaume-Uni a insisté pour que son pays et le Portugal bénéficient de la même dérogation que celle dont ils ont bénéficié en ce qui concerne les capacités de manœuvre en vertu de l'article 4 de la Directive 2003/19/CE de l'Union européenne. À l'issue d'un débat approfondi, le document informel n° 24 a été présenté. Ce document contient tous les amendements adoptés par le GRSG et il y est proposé de régler le problème de manœuvrabilité en permettant l'homologation de type des véhicules selon deux méthodes différentes, seuls le Portugal et le Royaume-Uni étant autorisés à délivrer l'homologation selon la méthode prévoyant la même dérogation que la Directive (méthode B). Le GRSG a précisé que les Parties contractantes étaient en droit de refuser l'immatriculation sur leur territoire de véhicules dont le type aurait été homologué selon la méthode autre que celle qu'elles utilisent. S'agissant de l'extension de la dérogation, le GRSG a décidé que le Règlement serait aligné sur la décision qui serait adoptée par la Communauté européenne. Sur cette base, le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/5, tel que modifié par le document informel n° 24, qui a également été modifié. Les amendements à la proposition initiale adoptés sont reproduits à l'annexe 3 du présent rapport. Le GRSG a décidé de transmettre la proposition

modifiée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003, en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement n° 107.

11. Le GRSG a noté que le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/15 avait été adopté lors de l'examen du Règlement n° 36 (voir par. 4).

12. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/16 et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leur session de novembre 2003 en tant que partie du projet de complément 5 au Règlement n° 107 (voir par. 4).

Note du secrétariat: Compte tenu de l'adoption de la proposition de projet de série 01 d'amendements au Règlement n° 107 (voir par. 10 ci-dessus), le secrétariat proposera au WP.29/AC.2 de reporter l'adoption du projet de complément 5 au Règlement n° 107 (voir par. 4 et 12) à une session ultérieure en tant que projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 107.

13. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel n° 6 dans lequel il demande au GRSG s'il convient d'introduire des prescriptions applicables au champ de vision des conducteurs de véhicules des catégories M2 et M3, y compris dans le domaine du transport scolaire, dans le Règlement révisé n° 107 ou dans le projet de Règlement concernant le champ de vision des conducteurs, ou si cette question doit rester du ressort des législations nationales. Le GRSG a exprimé sa préférence pour la solution consistant à introduire ces prescriptions dans le projet de Règlement concernant le champ de vision des conducteurs de véhicules, et l'expert de l'Allemagne a annoncé qu'il soumettrait une proposition en ce sens à la session d'octobre 2003 du GRSG.

14. Pour la même raison que celle invoquée dans le cas de la proposition parallèle concernant le Règlement n° 36 (voir par. 5), il a été demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 14 sous une cote officielle à la session d'octobre 2003.

15. L'expert du Royaume-Uni a informé le GRSG que des recherches avaient été entreprises dans son pays sur la sécurité des passagers en chaise roulante à bord des autobus et qu'un rapport comportant une série de recommandations avait été établi. Il a proposé de communiquer au secrétariat l'adresse Web du site sur lequel le rapport peut être consulté. Il a proposé la mise sur pied d'un groupe informel chargé d'examiner cette question. Les experts du GRSG ont accueilli favorablement cette proposition et les experts de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de l'Italie, de la Norvège, de la Pologne, de l'Espagne et de l'OICA ont indiqué qu'ils souhaitaient participer aux travaux du groupe informel. Le Président a annoncé qu'il avait l'intention de demander le consentement du WP.29 pour mettre en place ce groupe informel à sa session de juin 2003.

Note du secrétariat: L'adresse Web du site sur lequel le rapport peut être consulté est la suivante: <http://www.mobility-unit.dft.gov.uk/wheelchair-occupants/pdf/wheelchair.pdf>. Le rapport peut également être consulté sur la page Web du GRSG sous «Informal documents – 84th session».

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

Documents: Documents informels n^{os} 4, 5 et 7 de l'annexe 1 du présent rapport.

16. L'expert de la Hongrie, Président du groupe informel sur l'extension du Règlement n° 66, a rendu compte des progrès accomplis lors de la réunion tenue à Varsovie les 28 et 29 octobre 2002 (document informel n° 5). Il a indiqué que le document informel n° 7 était le résultat des travaux du groupe informel et constituait une version révisée du Règlement n° 66. L'expert de l'Espagne a souligné que la proposition résultait d'un compromis et a remercié M. Matolcsy pour ses efforts. M. Matolcsy a remercié les experts de la Pologne et du Royaume-Uni pour leur participation à la rédaction du document final.

17. L'expert de la Hongrie a présenté le document informel n° 4 et a indiqué que ce document devait être considéré comme la conclusion tirée des données relatives aux retournements présentées lors des réunions antérieures. Avec l'expert de la République tchèque, il a informé le GRSG de l'accident survenu en mars 2003 et a proposé de donner davantage de renseignements au cours de la session suivante du GRSG. La question des retournements de véhicules à deux étages, ainsi que des véhicules élevés, a été à nouveau soulevée. Toutefois, le GRSG a décidé de conclure, en priorité, la révision du Règlement sur la base de la proposition du groupe informel (document informel n° 7). Le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer une version corrigée du document informel n° 7, qui lui sera fournie par l'expert de la Hongrie, avec une cote officielle, pour examen lors de sa session suivante.

18. L'expert de l'Espagne a informé le GRSG que, selon lui, après l'entrée en vigueur du Règlement n° 66, les accidents avec choc frontal étaient la principale cause de décès dans les accidents d'autocar. Il a fait part de son intention de réaliser une étude sur la question et a invité les experts intéressés du GRSG qui souhaitent participer à cette étude à se manifester.

RÈGLEMENT N° 43 (Vitrages de sécurité)

a) Extension

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2003/3; TRANS/WP.29/GRSG/2003/6; TRANS/WP.29/GRSG/2003/13; document informel n° 10 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

19. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/6 et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leur session de novembre 2003 en tant que projet de complément 8 au Règlement n° 43.

20. L'expert de la Commission européenne a présenté une proposition visant à signaler par un symbole supplémentaire les vitrages de sécurité ayant un facteur de transmission régulière de la lumière inférieur à 40 % (TRANS/WP.29/GRSG/2003/3). L'expert de la CLEPA a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/13 dans lequel il était expliqué pourquoi ce marquage n'était pas nécessaire. Les experts de la Belgique, du Canada, du Danemark, de la Finlande, des Pays-Bas et des États-Unis d'Amérique se sont déclarés en faveur de la proposition de la Commission européenne. Les experts de la France, de l'Allemagne, du Japon, de l'Italie, de l'OICA et de la CLEPA y étaient opposés. Les experts de la République tchèque, de la Norvège, de la Pologne et de la Fédération de Russie ont dans un premier temps exprimé leur intention

de suivre la majorité mais, après avoir pris note des opinions exprimées, ils ont expressément apporté leur soutien à la proposition présentée par l'expert de la Commission européenne. L'expert de l'Espagne a annoncé qu'il suivrait également la majorité et les experts de la Hongrie, du Royaume-Uni et de l'IRU ont indiqué qu'ils s'abstiendraient. Devant l'insistance de l'expert de la Commission européenne et en dépit de ces manifestations d'opposition et de ces annonces d'abstention, le GRSG a décidé de transmettre la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/3 au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003 en tant que projet de complément 8 au Règlement n° 43. Afin d'éviter un éventuel blocage de la proposition adoptée qui est mentionnée au paragraphe 19 ci-dessus, le GRSG a décidé de suivre la suggestion du secrétariat de ne pas combiner les deux propositions et de les transmettre séparément.

21. L'expert des Pays-Bas a retiré le document informel n° 10.

b) Projet de règlement technique mondial (rtm)

Document: Document informel n° 16 (voir l'annexe 1 du présent rapport)

22. L'expert de l'Allemagne a rendu compte de l'avancement des travaux du groupe constitué pour élaborer un règlement technique mondial (rtm), qui s'est réuni avant la session du GRSG. Il a indiqué qu'il espérait pouvoir soumettre un document pour examen à la prochaine session du GRSG, en octobre 2003.

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

23. Le GRSG n'a pas examiné ce point, parce qu'il voulait attendre le résultat de l'examen de la proposition concernant le Règlement n° 97 (voir par. 24 ci-dessous).

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules)

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2003/8.

24. L'expert de l'Allemagne a présenté une proposition relative aux systèmes de dégradation des fonctions des véhicules (TRANS/WP.29/GRSG/2003/8) et a expliqué qu'il avait tenu compte d'une proposition antérieure du Royaume-Uni. Plusieurs experts ont fait des commentaires au sujet du document et l'expert de l'Allemagne a offert de transmettre une proposition mise à jour, établie en tenant compte des commentaires formulés, aux fins d'examen à la session suivante.

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 34 (Prévention des incendies)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2003/4; TRANS/WP.29/GRSG/2003/7; document informel n° 2 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

25. Le GRSG a examiné et rejeté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/4.

26. Le GRSG a adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/7 et décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003, en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 34.

27. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel n° 2 portant sur les risques d'inflammation des vapeurs d'essence et de gazole chaud dans les réservoirs et autour des réservoirs en cas de décharge électrostatique. Il a indiqué que l'utilisation croissante de matières plastiques dans les véhicules était susceptible d'accroître ces risques d'inflammation. Il a dit que la principale conclusion du document était que la disposition actuelle du Règlement, relative à la nécessité d'éviter l'accumulation de charges d'électricité statique à l'intérieur des réservoirs de carburant et des goulottes de remplissage était trop restrictive et a demandé aux experts du GRSG d'examiner cette question avec attention.

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 46 (Rétroviseurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2002/10; TRANS/WP.29/GRSG/2003/9; documents informels n^{os} 3, 15 et 16 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

28. L'expert des Pays-Bas a informé le GRSG que le Parlement européen n'avait pas encore terminé la seconde lecture du projet de Directive de la Communauté européenne et a offert de mettre à jour sa proposition (TRANS/WP.29/GRSG/2002/10) en fonction des changements susceptibles de survenir au cours de l'adoption de la Directive par la Communauté européenne. De plus, il a proposé de mentionner la version définitive de la norme ISO (par. 6.2.2.2.2 et 6.2.2.2.4) et de réexaminer la dernière phrase du paragraphe 15.2.4.8.1 compte tenu du fait qu'elle avait été supprimée lors de l'adoption de la série 01 d'amendements au Règlement (document informel n° 3).

29. L'expert de l'Allemagne a fait savoir que les deux propositions de l'expert des Pays-Bas figuraient, entre autres, dans sa propre proposition (TRANS/WP.29/GRSG/2003/9), il a toutefois recommandé d'attendre le texte définitif de la Directive pour examiner cette proposition.

30. L'expert du Japon a présenté le document informel n° 16 contenant le projet de règlement japonais concernant le champ de vision immédiat des conducteurs vers l'avant et sur le côté. Il a indiqué que ce règlement devrait être promulgué dans un délai de quelques mois. Il a demandé au GRSG de faire en sorte que les propositions d'amendement au Règlement n° 46 tiennent compte des prescriptions plus strictes prévues par le projet japonais en ce qui concerne les rétroviseurs et a demandé aux experts d'étudier soigneusement le document et de pointer les différences entre ce règlement japonais et le Règlement n° 46.

31. Le document informel n° 15, contenant des renseignements au sujet des accidents causés à faible vitesse par des parents ou alliés proches, a également été présenté par l'expert du Japon. Le Président a demandé aux experts d'étudier le document et de présenter leurs commentaires à la session d'octobre 2003.

PROJET DE RÈGLEMENT TECHNIQUE MONDIAL SUR LES DÉFINITIONS ET LES PROCÉDURES COMMUNES

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2003/10; documents informels n^{os} 9, 11, 17, 21, 25 et 26 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

32. L'expert du Japon a rappelé que l'AC.3 avait décidé que la proposition de définitions et de procédures communes ne remplissait pas les conditions requises pour constituer un règlement technique mondial (rtm) et avait envisagé la possibilité de l'intégrer à une résolution se rapportant à l'Accord de 1998, voire à la Résolution d'ensemble R.E.3 (TRANS/WP.29/909, par. 140). L'expert a également suggéré que la proposition soit jointe à chaque rtm et a demandé l'avis des experts. Suivant la suggestion de l'expert du Royaume-Uni, le GRSG a décidé que la solution adoptée, quelle qu'elle soit, devrait avoir une incidence juridique pour les Parties contractantes à l'Accord de 1998, devrait pouvoir être amendée aisément et devrait regrouper toutes les définitions. L'expert du Canada a suggéré que le document fasse référence aux Directives concernant la proposition et l'élaboration de règlements techniques mondiaux (TRANS/WP.29/882) et à la structure des règlements techniques mondiaux (TRANS/WP.29/883).

33. Le GRSG a effectué une première lecture du document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10, ainsi que des documents informels n^{os} 9, 11, 17, 21, 25 et 26 transmis par plusieurs experts et proposant des amendements au document. Plusieurs amendements ont été approuvés et le GRSG a décidé de poursuivre l'examen d'une proposition révisée, si possible sous la nouvelle forme qui sera déterminée par le WP.29 et l'AC.3, à leur session d'octobre 2003.

QUESTIONS DIVERSES

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2; document informel n^o 22 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

34. L'expert du Canada a présenté le document informel n^o 22 contenant des amendements au document TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2. Il a expliqué les principaux amendements et a proposé de distribuer le document informel n^o 22 sous une cote officielle à la session d'octobre 2003.

35. L'expert de la France a indiqué que le projet de Règlement équivalent en vertu de l'Accord de 1958 serait différent du projet de rtm et a proposé d'aligner le projet de rtm sur le projet de Règlement. Reconnaisant qu'il existait des différences entre les deux propositions, le GRSG a décidé d'examiner cette question ultérieurement.

b) Projet de règlement sur le champ de vision du conducteur

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/1;
TRANS/WP.29/GRSG/2002/9.

36. Comme il l'avait décidé à la session précédente (TRANS/WP.29/GRSG/62, par. 28), le GRSG a examiné la proposition de projet de règlement fondé totalement sur les prescriptions de la Directive correspondante de la Communauté européenne (TRANS/WP.29/GRSG/2000/19/Rev.1). Le GRSG a constaté plusieurs divergences entre le projet et la Directive et a décidé qu'une proposition amendée serait examinée à la session d'octobre. Le GRSG a aussi décidé de reprendre à sa session suivante l'examen des propositions formulées dans les documents TRANS/WP.29/GRSG/2002/1 et TRANS/WP.29/GRSG/2002/9.

c) Extincteurs

37. Le Président a rappelé que le WP.29 avait demandé au GRSG d'inscrire la question des mesures concernant les extincteurs à son programme de travail (TRANS/WP.29/841, par. 27 et 28). Il a également rappelé les exposés présentés par différents experts au sujet des législations nationales applicables aux extincteurs et fait observer et que les Règlements n^{os} 36, 52 et 107 comportaient des prescriptions relatives à l'espace destiné à recevoir des extincteurs. Il a également été constaté que tous les Règlements relevant de l'Accord de 1958 comportaient des prescriptions applicables aux extincteurs. Le Président a annoncé son intention de faire rapport au WP.29 et de demander des instructions plus détaillées afin que le GRSG puisse prendre d'autres dispositions, le cas échéant. Il a suggéré de garder ce point à l'ordre du jour de la session suivante.

d) Nouveau projet de règlement concernant les systèmes de chauffage

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2002/11 et Add.1; document informel n° 20 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

38. L'expert de l'OICA a présenté les propositions et a expliqué au GRSG que les documents TRANS/WP.29/GRSG/2002/11 et Add.1 et le document informel n° 20 formaient un tout. Les experts de la Commission européenne et des Pays-Bas ont indiqué au GRSG qu'un groupe de travail avait été mis sur pied à Bruxelles pour examiner la question de l'extinction automatique des systèmes de chauffage (par. 5.3.8.1). Ils ont demandé de reporter l'examen de la proposition à la session d'octobre 2003. Toutefois, le GRSG a examiné la proposition et a approuvé, en principe, les amendements suivants:

Annexe 5,

Paragraphe 2, modifier comme suit:

«..... le conducteur du véhicule.....»

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Lorsqu'une ou plusieurs parties du système de chauffage sont situées derrière le siège du conducteur, et en cas de surchauffe, la température ne doit pas dépasser 110 °C.».

Annexe 8, remplacer le renvoi au paragraphe 6.2.2 par un renvoi au paragraphe 6.2.1.

39. Il a été demandé au secrétariat de vérifier si les dispositions relatives au marquage (par. 4.2 et 4.5) étaient conformes à l'Accord de 1958 et de proposer, le cas échéant, les modifications nécessaires. Ayant noté que les nouvelles prescriptions pour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2005, le GRSG a demandé à l'expert de la Commission européenne de transmettre une proposition au sujet du paragraphe controversé (voir par. 38 ci-dessus) et a décidé d'adopter la proposition, en tout état de cause, à sa session d'octobre 2003.

e) Règlement n° 26 (Véhicules en ce qui concerne leurs saillies extérieures)

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2003/11.

40. L'expert des Pays-Bas a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/11 qui comportait un amendement au Règlement. L'expert du Japon a demandé une analyse coûts-avantages et/ou des données accidentologiques justifiant la proposition d'amendement. L'expert de la France a offert d'établir une proposition complémentaire afin d'inclure les antennes pour systèmes GPS et l'expert de l'OICA a indiqué qu'il transmettrait une proposition de dispositions transitoires. En attendant les propositions annoncées, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante.

f) Règlement n° 60 (Commandes actionnées par le conducteur)

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2003/12.

41. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/12. Il a été demandé au secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003 en tant que projet de complément 2 au Règlement n° 34.

g) Projet de Règlement concernant le comportement au feu des matériaux utilisés dans l'aménagement intérieur de certaines catégories de véhicules à moteur

Document: TRANS/WP.29/2002/73.

42. Le GRSG examiné la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/2002/73 et n'a adopté que les amendements concernant le paragraphe 6.1.2, les paragraphes 1.2, 1.3, 2.2, 4.5 et 4.7 de l'annexe 6 et le paragraphe 4.1 de l'annexe 8. Le GRSG a aussi décidé de transmettre la proposition d'amendement au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003. Afin d'éviter tout retard dans l'adoption du projet de Règlement, le secrétariat a suggéré d'examiner la proposition sous forme de rectificatif, mais seulement après l'adoption du projet de Règlement actuel (document TRANS/WP.29/2002/23).

h) Projet de Règle n° 2 – Prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne leur aptitude à la circulation

Document: TRANS/WP.29/WP.29/2003/16.

43. Le GRSG a été informé de la décision, portant sur le document TRANS/WP.29/2003/16, que le WP.29 et l'AC.3 ont prise à leur session de mars 2003 (TRANS/WP.29/909, par. 95 et 98) de proposer un projet de règle n° 2 sur des prescriptions uniformes relatives au contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne leur aptitude à la circulation. Le GRSG a constaté que le texte de la proposition était analogue à celui la Directive de la Communauté européenne correspondante. Le Président a invité tous les experts à examiner le document. Le GRSG a décidé d'examiner la proposition, ainsi que les éventuels commentaires des experts, à sa session d'octobre 2003.

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

44. Le secrétariat a rappelé que le WP.29 avait décidé de transmettre au GRSG une proposition mise à jour d'amendement de la R.E.3 (TRANS/WP.29/885, par. 111). L'expert de la Fédération de Russie a accepté de mettre à jour sa proposition et de la communiquer pour examen à la session d'octobre 2003 du GRSG.

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

Documents: Documents informels n°s 8 et Add.1 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

45. L'expert de l'OICA a présenté les documents informels n°s 8 et 8/Add.1 proposant des amendements à la proposition de nouveau projet de Règlement sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs (TRANS/WP.29/2002/67). Le GRSG a adopté la proposition et demandé au secrétariat d'établir un document révisé (TRANS/WP.29/2002/67/Rev.1), prenant en compte les amendements adoptés, et de transmettre la proposition révisée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2003. Étant donné que ce point n'avait été inscrit à l'ordre du jour qu'au début de la session, l'expert du Japon a informé le GRSG que son pays n'avait pas eu le temps de l'étudier en détail. C'est pourquoi, il a formulé une réserve en attendant une étude plus approfondie, mais a annoncé son intention de définir la position de son pays lors de la session de novembre 2003 du WP.29 et de l'AC.1.

HOMMAGE À M. J. JERIE

46. Le Président a informé le GRSG du départ de M. Jan Jerie, Secrétaire du WP.29 et de ses groupes de travail subsidiaires depuis 1990, qui a demandé à partir en retraite anticipée à la fin du mois de mai 2003. Le Président et tous les experts du GRSG ont remercié M. Jan Jerie pour son dévouement exceptionnel et son engagement personnel dans le cadre des travaux du WP.29 et de ses organes subsidiaires et lui ont souhaité une longue et heureuse retraite. M. Jerie a remercié les experts et le GRSG l'a longuement applaudi.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

47. Pour la quatre-vingt-cinquième session, qui se tiendra à Genève du 21 (14 h 30) au 24 (12 h 30) octobre 2003, le GRSG a arrêté l'ordre du jour provisoire ci-après ^{1,2}:

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 de la superstructure)
 5. Vitrages de sécurité
 - 5.1. Extension du Règlement n° 43
 - 5.2. Projet de règlement technique mondial (rtm)
 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. Extension du Règlement n° 46 (Rétroviseurs)
 9. Définitions communes (Masses et dimensions)
 10. Questions diverses
 - 10.1. Nouveau projet de Règlement technique mondial sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs
 - 10.2. Nouveau projet de Règlement concernant le champ de vision des conducteurs de véhicules automobiles
 - 10.3. Extincteurs (sous réserve des résultats de la session de juin 2003 du WP.29)
 - 10.4. Nouveau projet de règlement concernant les systèmes de chauffage
 - 10.5. Contrôle technique périodique
 - 10.6. Extension de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).
-

¹ Dans un souci d'économie, l'ensemble des documents officiels expédiés avant la session par courrier électronique ou affichés sur le site Web de la CEE-ONU (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>) ne seront pas distribués en salle. Les représentants sont priés de bien vouloir se munir de leur exemplaire de ces documents.

² Pour 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

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE
PENDANT LA QUATRE-VINGT-QUATRIÈME SESSION

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
1.	Président		A	Provisional agenda item running order
2.	Allemagne	8	A	Electrostatic ignition hazards in motor cars – occurrence, detection and avoidance
3.	Pays-Bas	9	A	Explanatory notes concerning document TRANS/WP.29/GRSG/2002/10
4.	Hongrie	4	A	Lessons and conclusions learned from the analysis of bus rollover accidents
5.	Hongrie	4	A	Report about the ad-hoc expert group (AHEG) meeting dealing with the development of Regulation No. 66
6.	Allemagne	3	A	Questions relating to Regulation 107 Rev.1, updated as the "Bus-Regulation" and New draft Regulation concerning the driver's field of vision
7.	Hongrie	4	A	Review and Revision of Regulation No. 66. Consolidated document presenting the completed work of the ad hoc Expert Group
8.	OICA	11.10	A	OICA Proposal for draft amendments to the draft regulation on hand controls, tell-tales and indicators
8/Add.1.	OICA	11.10	A	Amendment to the OICA proposal (Document informal No. 8) for amendments to the draft regulation on hand controls, tell-tales and indicators
9.	OICA	10	A	OICA proposal for a draft amendment to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 (draft GTR on masses and dimensions)
10.	Pays-Bas	5.1	A	Proposal to amend Regulation 43 on safety glazing
11.	Pays-Bas	10	A	Comments to gtr-0 (Document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10)
12.	Allemagne	1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 36
13.	Allemagne	2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 52
14.	Allemagne	3	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
15.	Japon	9	A	Accidents to children involving relatives or close associates – low-speed accidents caused by relatives or close associates – ITARDA Information 2001 No. 31
16.	Japon	9	A	National Regulations concerning driver's field of vision of immediate frontward and sideward
17.	Japon	10	A	Draft corrigendum to the document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 (Draft gtr on masses and dimensions)
18.	Allemagne	2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 52. Corrigendum to document TRANS/WP.29/GRSG/2002/6
19.	OICA	3	A	OICA proposal for a draft addendum to the proposal for draft 01 series of amendments to Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles) TRANS/WP.29/GRSG/2003/5
20.	OICA	11.4	A	OICA proposal for a draft addendum to the proposal for draft Regulation on heating systems (TRANS/WP.29/GRSG/2002/11/Add.1)
21.	Communauté européenne	10	A	Proposal for draft amendment to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10 (draft gtr on common definitions and procedures to be used in global technical regulations)
22.	Canada	11.1	A	Draft global technical regulation No. XXX (Draft TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.3)
23.	Pays-Bas		A	Remarks to the OICA proposal to amend ECE-Regulation 107 on double deck vehicles (TRANS/WP29/GRSG/2003/5)
24.	OICA	3	A	Amendments to the proposal for draft revision 1 of Regulation No. 107
25.	Canada	10	A	Draft TRANS/WP.29/GRSG/2003
26.	Japon	10		Draft corrigendum to the document TRANS/WP.29/GRSG/2003/10
--	Royaume-Uni	3	A	The safety of wheelchair occupants

Annexe 2

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 52 ADOPTÉS PAR LE GRSG
À SA QUATRE-VINGT-QUATRIÈME SESSION
(voir le paragraphe 6 du présent rapport)

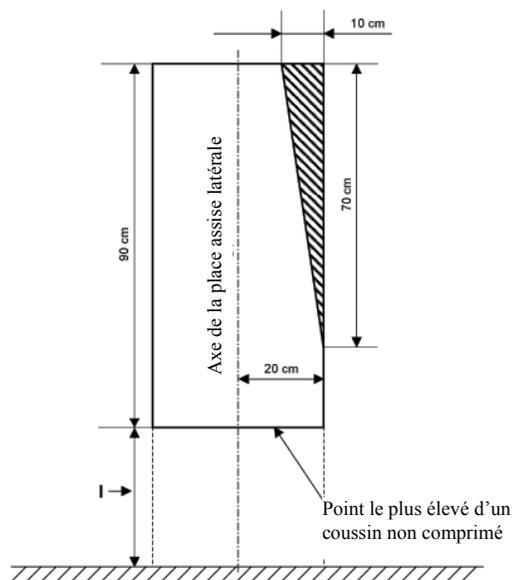
Paragraphe 5.7.8.1.3.2, modifier comme suit:

«5.7.8.1.3.2 Intrusion d'un élément de structure, sous réserve que celui-ci s'inscrive dans un triangle dont un sommet est situé à 70 cm au-dessous du toit, et dont la base opposée, large de 10 cm, est située dans la partie haute de l'espace considéré et est adjacente à la paroi latérale du véhicule (voir annexe 3, figure 7).»

Annexe 3, figure 7, modifier comme suit:

«Figure 7

Intrusion autorisée d'un élément de structure
(voir le paragraphe 5.7.8.1.3.2)



l (cm) min.
40-50
(35 cm au niveau des passages de roue et du compartiment moteur)

»

Annexe 3

AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSG/2003/5 ADOPTÉ
PAR LE GRSG À SA QUATRE-VINGT-QUATRIÈME SESSION
(voir le paragraphe 10 du présent rapport)

Paragraphe 1.1, note de bas de page 1/, le renvoi à l'annexe 8 doit être remplacé par un renvoi à l'annexe 7.

Paragraphe 3.4, modifier comme suit:

«3.4 Un (des) véhicule(s) ou une (des) carrosserie(s) représentatif(s) (représentative(s)) du type doit (doivent) être présenté(e)(s).....»

Paragraphe 5.1, modifier comme suit:

«5.1 Tous les véhicules doivent respecter les dispositions de l'annexe 3 au présent Règlement (modifiée par l'annexe 9 dans le cas des véhicules à deux étages). Les carrosseries homologuées séparément doivent être conformes à l'annexe 5 et/ou 10, selon le cas. L'homologation d'un véhicule dont la carrosserie a été homologuée conformément à l'annexe 10 doit être effectuée conformément à ladite annexe»

Paragraphes 6. à 6.1.1, modifier comme suit:

«6. MODIFICATION DU TYPE DE VÉHICULE OU DE CARROSSERIE.....

6.1 Toute modification du type de véhicule ou de carrosserie ayant homologué le type de véhicule ou de carrosserie, qui peut alors:

6.1.1 soit considérer que cas, le véhicule ou la carrosserie demeure conforme»

Paragraphe 7.1, modifier comme suit:

«7.1 Tout véhicule et toute carrosserie homologués en application du présent Règlement doivent être construits»

Paragraphe 8.1, modifier comme suit:

«..... pour un type de véhicule ou de carrosserie, en application»

Paragraphe 9, modifier comme suit:

«... d'un type de véhicule ou de carrosserie homologué en vertu du présent Règlement ... conforme au modèle présenté en annexe 1 (partie 1) au présent Règlement»

Annexe 1, partie 1, appendice 1,

Points 3.2.1 à 3.2.1.3, supprimer.

Points 3.2.2 à 3.2.2.5, renuméroter 3.2.1 à 3.2.1.5.

Point 4.1, modifier comme suit: (note de bas de page 1/ inchangée):

«4.1 Type de carrosserie: véhicule à un seul étage / à deux étages / articulé / à plancher surbaissé 1/»

Note explicative c), le renvoi à l'«annexe 8», doit être remplacé par un renvoi à l'«annexe 7».

Annexe 1, partie 1, appendice 2,

Point 4.1, modifier comme suit: (note de bas de page 1/ inchangée):

«4.1 Type de carrosserie: véhicule à un seul étage / à deux étages / articulé / à plancher surbaissé 1/»

Annexe 1, partie 2, appendices 1, 2 et 3,

SECTION I, modifier comme suit: (notes de bas de page 1/, 2/ et 3/ inchangées):

«SECTION I

1. Marque (raison sociale du constructeur):
2. Type:
3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule/ le composant/ l'entité technique distincte 1/ 2/
- 3.1 Emplacement de cette marque d'identification:
4. Catégorie de véhicule 1/ 3/
5. Nom et adresse du constructeur:
6. Dans le cas de composants et d'entités techniques distinctes, emplacement et méthode d'apposition de la marque d'homologation de type:
7. Adresse du ou des atelier(s) de montage:»

Annexe 1, partie 2, appendice 1,

Addendum au certificat d'homologation de type, insérer un nouveau point 1.13, libellé comme suit:

«1.13 Homologation délivrée conformément à l'annexe 11, paragraphe 7.6.3.1 (A) / paragraphe 7.6.3.1 (B) 1/»

Annexe 1, partie 2, appendice 2, addendum au certificat d'homologation de type,

Modifications dans la version anglaise seulement.

Annexe 1, partie 2, appendice 3, addendum au certificat d'homologation de type, insérer un nouveau point 1.5, libellé comme suit:

«1.5 Homologation délivrée conformément à l'annexe 11, paragraphe. 7.6.3.1 (A) / paragraphe 7.6.3.1 (B) 1/»

Annexe 11,

Paragraphe 2.4, modifier comme suit:

«2.4 “Dimensions du véhicule”, les dimensions du véhicule tel qu'il a été construit, selon la déclaration du constructeur.»

Insérer les nouveaux paragraphes 2.4.1 à 2.4.3, libellés comme suit:

«2.4.1 “Longueur du véhicule”, une dimension mesurée conformément au terme n° 6.1 de la norme ISO 612-1978.

Outre les dispositions de cette norme, il ne doit pas être tenu compte, lors de la mesure de la longueur du véhicule, des équipements suivants:

- essuie-glaces et lave-glaces,
- plaques d'immatriculation avant ou arrière,
- scellés des douanes et leur protection,
- dispositifs de fixation de la bâche et leur protection,
- dispositifs d'éclairage,
- miroirs et autres dispositifs destinés à la vision indirecte,
- aides visuelles,
- tuyaux de prise d'air,
- butées réglables pour éléments démontables de la carrosserie,
- marchepieds et mains courantes,
- protections en caoutchouc et équipements similaires,

- plates-formes de levage, rampes d'accès et équipements similaires en ordre de marche, ne dépassant pas 300 mm, pour autant que la charge utile du véhicule ne soit pas augmentée,
- dispositifs d'attelage pour les véhicules à moteur,
- collecteurs de courant des véhicules à propulsion électrique,
- pare-soleil extérieurs.

2.4.2 «Largeur du véhicule», une dimension mesurée conformément au terme n° 6.2 de la norme ISO 612-1978.

Outre les dispositions de cette norme, il ne doit pas être tenu compte, lors de la mesure de la largeur du véhicule, des équipements suivants:

- scellés des douanes et leur protection,
- dispositifs de fixation de la bâche et leur protection,
- dispositifs témoins des défaillances des pneumatiques,
- éléments saillants souples d'un système antiprojection d'eau,
- dispositifs d'éclairage,
- rampes d'accès en ordre de marche, plates-formes de levage et équipements similaires en ordre de marche, ne dépassant pas de plus de 10 mm du côté du véhicule, les angles avant et arrière des rampes ayant un arrondi d'au moins 5 mm de rayon, les bords devant présenter un arrondi d'au moins 2,5 mm de rayon,
- miroirs et autres dispositifs destinés à la vision indirecte,
- indicateurs de la pression des pneumatiques,
- marches rétractables,
- renflement de la paroi des pneumatiques juste au-dessus du point de contact avec le sol,
- aides visuelles,
- pour les autobus et autocars guidés, accessoires latéraux rétractables de guidage, en position non rétractée.

2.4.3 «Hauteur du véhicule», une dimension mesurée conformément au terme n° 6.3 de la norme ISO 612-1978

Outre les dispositions de cette norme, il ne doit pas être tenu compte, lors de la mesure de la hauteur du véhicule, des équipements suivants:

- antennes,
- pantographes ou collecteurs de courant des trolleybus, en position relevée.

Pour les véhicules équipés d'un dispositif de levage des essieux, il faut tenir compte de l'effet de ce dispositif.»

Paragraphe 7.1, modifier comme suit:

«7.1 Mesure de la masse du véhicule en ordre de marche et de sa répartition sur les essieux

La masse du mesurée sur le(s) véhicule(s) présenté(s) conformément au paragraphe 3.4 du présent Règlement en position immobile exigences qui suivent. Sinon, les masses mesurées doivent être utilisées et le service technique peut, le cas échéant, effectuer des mesures supplémentaires sur un (des) véhicule(s) autre(s) que celui ou ceux présentés conformément au paragraphe 3.4 du présent Règlement.»

Paragraphe 7.1, remplacer «mj» par «µj»

Paragraphes 7.5 à 7.5.2, modifier comme suit:

«7.5 (Réservé)»

Paragraphes 7.6.3 et 7.6.4 (y compris les figures), modifier comme suit:

«7.6.3 Exigences supplémentaires pour les véhicules de la catégorie M2 ou M3

Il existe deux méthodes différentes pour prouver la conformité au présent paragraphe – 7.6.3.1 (A) ou 7.6.3.1 (B) ci-dessous.

Jusqu'au 9 mars 2005, le Royaume-Uni et le Portugal peuvent, sur leur territoire, refuser de délivrer l'homologation nationale d'un type de véhicule, ou refuser ou interdire la vente, l'immatriculation, la mise en service ou l'utilisation d'un véhicule si celui-ci ne satisfait pas aux critères de manœuvrabilité spécifiées au paragraphe 7.6.3.1 (B) ci-dessous.

Sous réserve des exceptions mentionnées ci-dessus, les Parties contractantes délivrent les homologations sur la base du paragraphe 7.6.3.1 (A).

7.6.3.1 (A) Le véhicule étant immobile, un plan vertical tangent au côté du véhicule qui est dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un véhicule articulé, les deux parties rigides doivent être alignées sur le plan. Lorsque le véhicule aborde en ligne droite la zone circulaire décrite au paragraphe 7.6.1, aucun de ses éléments ne peut déborder le plan vertical de plus de 0,60 m (voir figures B et C).

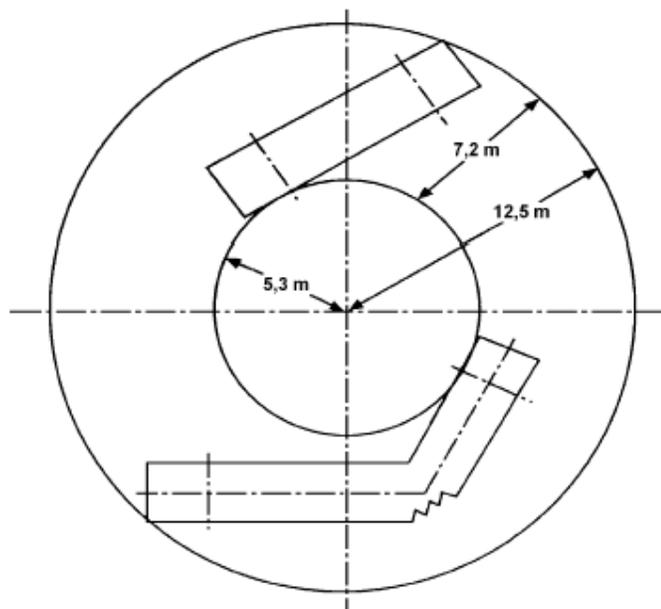


Figure A

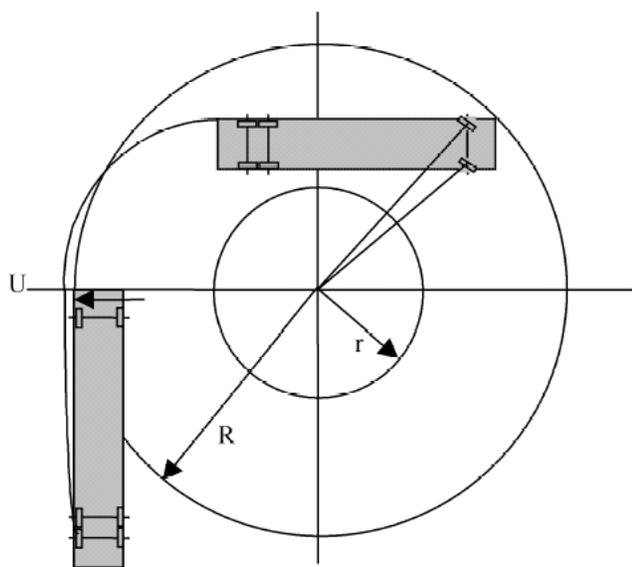


Figure B

$R = 12,5 \text{ m}$

$r = 5,3 \text{ m}$

$U = 0,6 \text{ m au maximum}$

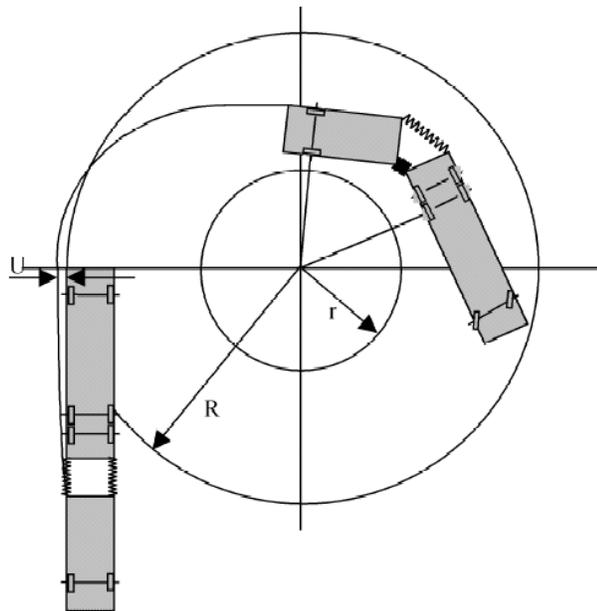


Figure C

 $R = 12,5 \text{ m}$ $r = 5,3 \text{ m}$ $U = 0,6 \text{ m au maximum}$

- 7.6.3.1 (B) Le véhicule étant immobile et ses roues directrices orientées de telle sorte que, si le véhicule se mettait en mouvement, son extrémité avant décrirait un cercle d'un rayon de 12,50 m, un plan vertical tangent au côté du véhicule qui est dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un véhicule articulé des catégories M2 ou M3, les deux parties rigides doivent être alignées sur le plan.

Lorsque le véhicule avance, d'un côté comme de l'autre, en suivant le cercle d'un rayon de 12,50 m, aucun de ses éléments ne peut déborder le plan vertical de plus de 0,80 m (voir figure B) dans le cas d'un véhicule rigide d'une longueur inférieure ou égale à 12 m ou de plus de 1,20 m (voir figure C) dans le cas d'un véhicule rigide d'une longueur supérieure à 12 m ou d'un véhicule articulé des catégories M2 ou M3.

Pour les véhicules équipés d'un élévateur d'essieu, cette exigence vaut également pour le cas où l'essieu ou les essieux se trouvent en position relevée (au sens du paragraphe 2.14).

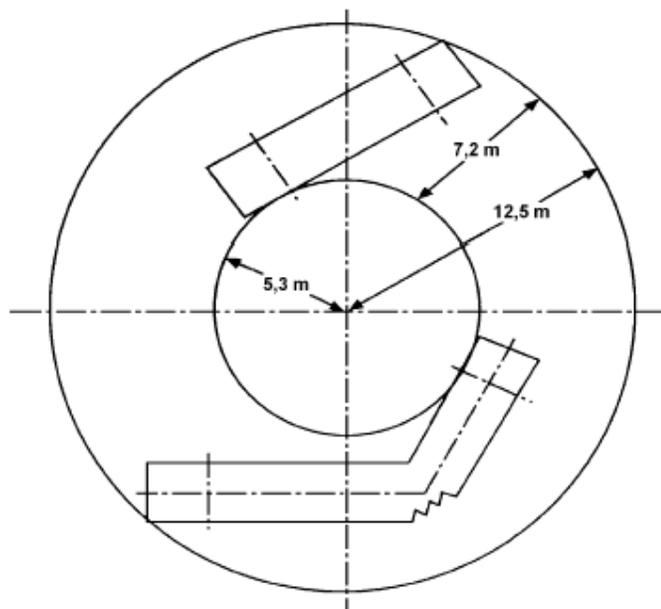


Figure A

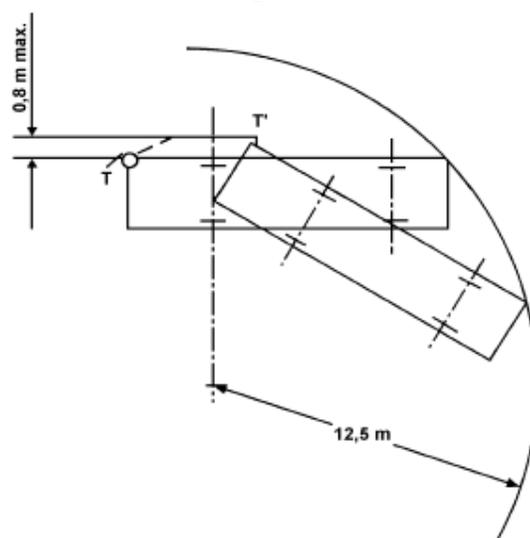


Figure B

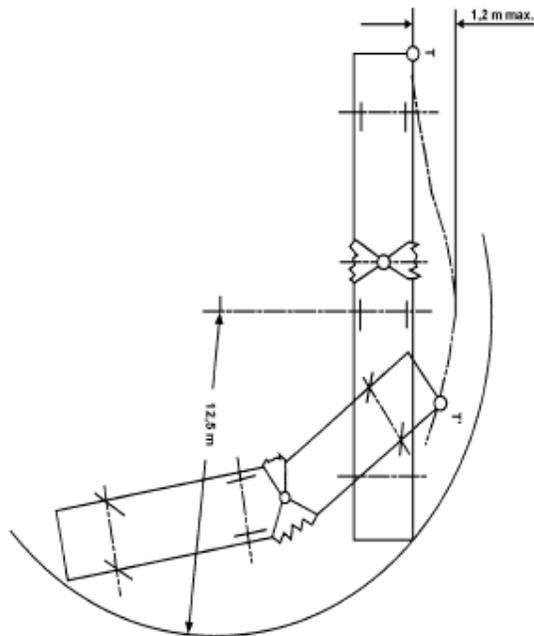


Figure C

- 7.6.4 Les prescriptions des paragraphes 7.6.1 à 7.6.3 peuvent également être vérifiées, à la demande du constructeur, à l'aide d'un calcul équivalent approprié ou d'une démonstration géométrique.»
