



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/75  
17 juin 2009

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES  
DE SÉCURITÉ SUR SA QUATRE-VINGT-SEIZIÈME SESSION  
(Genève, 4-7 mai 2009)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION .....	1 – 2	4
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)...	3	4
III. RÈGLEMENT N° 66 (RÉSISTANCE MÉCANIQUE DE LA SUPERSTRUCTURE) (point 2 de l'ordre du jour) .....	4	4
IV. RÈGLEMENT N° 107 (VÉHICULES DES CATÉGORIES M <sub>2</sub> ET M <sub>3</sub> (point 3 de l'ordre du jour) .....	5 – 16	5
A. Propositions de nouveaux amendements.....	5 – 12	5
B. Vitrage de sécurité feuilleté.....	13	6
C. Sécurité des autobus en cas d'incendie .....	14	6
D. Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours.....	15 – 16	7

**TABLE DES MATIÈRES** *(suite)*

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
V. PROPOSITION D'UN NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT CONCERNANT LA PROTECTION DES AUTOBUS CONTRE LE CHOC AVANT (point 4 de l'ordre du jour).....	17 – 18	7
VI. RÈGLEMENT N° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 5 de l'ordre du jour).....	19 – 20	8
VII. RÈGLEMENT N° 34 (Risques d'incendie) (point 6 de l'ordre du jour).....	21	8
VIII. RÈGLEMENT N° 43 (Vitrages de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour).....	22 – 23	8
IX. RÈGLEMENT N° 46 (Dispositifs de vision indirecte) (point 8 de l'ordre du jour).....	24 – 27	9
X. RÈGLEMENT N° 73 (Dispositifs de protection latérale sur les véhicules utilitaires) (point 9 de l'ordre du jour) .....	28	9
XI. RÈGLEMENT N° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules) (point 10 de l'ordre du jour).....	29	10
XII. RÈGLEMENT N° 110 (Organes spéciaux pour l'alimentation en gaz naturel comprimé) (point 11 de l'ordre du jour) .....	30	10
XIII. RÈGLEMENT N° 116 (Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée) (point 12 de l'ordre du jour).....	31	10
XIV. RÈGLEMENT N° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 13 de l'ordre du jour) .....	32 – 33	10
XV. RÈGLEMENT N° 67 (Équipement pour l'alimentation au GPL) (point 14 de l'ordre du jour) .....	34	11
XVI. RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX RELEVANT DE L'ACCORD DE 1998 (point 15 de l'ordre du jour) .....	35	11
A. Proposition visant à élaborer un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs sur les motocycles .....	35	11
XVII. QUESTIONS GÉNÉRALES RELATIVES AU CHAMP D'APPLICATION DES RÈGLEMENTS CEE ANNEXÉS À L'ACCORD DE 1958 (point 16 de l'ordre du jour).....	36	12
XVIII. DÉFINITION DES ENGINES MOBILES NON ROUTIERS (point 17 de l'ordre du jour).....	37	12

**TABLE DES MATIÈRES** (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
XIX. ÉTHYLOTESTS ANTIDÉMARRAGE (point 18 de l'ordre du jour) .....	38	12
XX. RÉVISION ET EXTENSION DES HOMOLOGATIONS (point 19 de l'ordre du jour) .....	39	12
XXI. QUESTIONS DIVERSES (point 20 de l'ordre du jour).....	40 – 43	13
A. Proposition de projet de rectificatif au Règlement n° 93 (Protection antiencastrement avant) (version française seulement) .....	40	13
B. Définition des véhicules de la catégorie M .....	41	13
C. Proposition de projet de rectificatif au Règlement n° 121 (Commandes manuelles, témoins et indicateurs) .....	42	13
D. Vingt et unième conférence sur l'amélioration de la sécurité des véhicules (ESV) .....	43	14
XXII. ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION.....	44	14

**Annexes**

I. Liste des documents (GRSG-96-...) distribués sans cote officielle pendant la session.....	16
II. Proposition d'amendements au Règlement n° 66 .....	19
III. Proposition d'amendements au Règlement n° 107 .....	23
IV. Mandat du groupe informel des systèmes de vision indirecte.....	27
V. Groupes informels du GRSG.....	29

## **I. PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa quatre-vingt-seizième session du 4 (après-midi) au 7 (après-midi) mai 2009 à Genève, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et TRANS/WP.29/690/Amend.1): Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Suède. Des représentants de la Commission européenne y ont aussi pris part, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Organisation internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Union internationale des transports routiers (IRU). Sur invitation spéciale du Président, des experts de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AGPL), du Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et de remorques (CLCCR) et du projet Transportation Technical Supervision (TDT) étaient aussi présents.

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

## **II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/1, documents informels n<sup>os</sup> GRSG-96-01-Rev.1 et GRSG-96-24.

3. Le GRSG a adopté l'ordre du jour proposé pour sa quatre-vingt-seizième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/1, tel qu'amendé par le document GRSG-96-24), en y ajoutant les nouveaux points 20 a) concernant une proposition de rectificatif au Règlement n<sup>o</sup> 93 (Protection antiencastrement avant), 20 b) concernant les définitions des véhicules de la catégorie M, 20 c) concernant une proposition de rectificatif au Règlement n<sup>o</sup> 121 (Commandes manuelles, témoins et indicateurs) et 20 d) concernant la vingt et unième Conférence sur l'amélioration de la sécurité des véhicules (ESV). Le GRSG a également adopté l'ordre d'examen de ces points (GRSG-96-01-Rev.1).

## **III. RÈGLEMENT N<sup>o</sup> 66 (Résistance mécanique de la superstructure) (point 2 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/5 et Corr.1, documents informels n<sup>os</sup> GRSG-96-4, GRSG-96-10 et GRSG-96-32.

4. Le GRSG a examiné les propositions tendant à étendre le domaine d'application du Règlement (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/5, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/5/Corr.1, GRSG-96-4 et GRSG-96-32) pour y inclure les véhicules de la classe B pouvant transporter plus de 16 voyageurs et les véhicules à deux étages. L'expert de la CE a émis une réserve quant aux dispositions transitoires. Les experts de la Hongrie et de la Pologne se sont déclarés favorables à

l'extension du domaine d'application à tous les véhicules de la classe B. Le GRSG a adopté la proposition, telle qu'elle est reproduite à l'annexe II au présent rapport, y compris les corrections rédactionnelles proposées par la Hongrie (GRSG-96-10). Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2009, en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 66. L'expert de la Hongrie a accepté d'établir, pour la prochaine session du GRSG, une proposition concernant les véhicules à deux étages, tenant compte des points soulevés dans le document GRSG-96-10.

#### **IV. RÈGLEMENT N° 107 (véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>) (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. Propositions de nouveaux amendements (point 3 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/2, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/10, documents informels n<sup>os</sup> GRSG-96-3, GRSG-96-11, GRSG-96-17, GRSG-96-21, GRSG-96-26 et GRSG-96-28.

5. L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/2 et fait part de son intention de soumettre une proposition révisée pour examen à la prochaine session du GRSG.

6. Le GRSG a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/10 concernant des prescriptions particulières s'appliquant aux véhicules à impériale. Ce document a suscité des observations de la part de plusieurs délégations, en particulier quant à la nécessité d'adopter de telles prescriptions spécifiques. L'expert de la Belgique a accepté d'établir une proposition révisée pour la prochaine session du GRSG.

7. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSG-96-3 où il était proposé de ne pas prévoir de trappe d'évacuation sur le toit des trolleybus. L'expert de la CLCCR a fait remarquer que cette proposition n'était pas en conformité avec le paragraphe 7.6.2.4 du Règlement n° 107. Les deux experts ont offert d'établir une proposition actualisée commune, pour examen à la prochaine session du GRSG, tenant compte des observations faites par les autres experts.

8. Le GRSG a examiné et adopté le document GRSG-96-11 tendant à corriger le texte concernant l'application de la force au panneau d'appui situé à un emplacement pour fauteuil roulant. Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition, telle que reproduite ci-après, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2009, en tant que rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement n° 107.

Annexe 8, paragraphe 3.8.5.1, lire:

«3.8.5.1 Un panneau d'appui situé à un emplacement pour fauteuil roulant conformément au paragraphe 3.8.4 doit être disposé perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule et doit pouvoir résister à une force de  $250 \pm 20$  daN appliquée au centre de sa surface rembourrée, à une hauteur comprise entre 600 mm au minimum et 800 mm au maximum, mesurée verticalement à partir du plancher de l'espace pour fauteuil roulant, pendant au moins 1,5 s, par l'intermédiaire d'un bloc ayant une surface de 200 mm x 200 mm, dans le plan **horizontal** du véhicule, vers l'avant de

celui-ci. Le panneau d'appui ne doit pas fléchir de plus de 100 mm ni subir de déformation ou de détérioration permanentes.».

9. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRSG-96-17, où il était proposé de supprimer les références au Règlement n° 66 dans le Règlement n° 107. Le GRSG a demandé au secrétariat de spécifier quelle version du Règlement n° 66 est censée s'appliquer dans le cas où de telles références sont faites. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa prochaine session et prié le secrétariat de distribuer le document GRSG-96-17 sous une cote officielle.

10. Le GRSG a examiné le document GRSG-96-21 (russe seulement) ayant pour objet d'aligner la version russe du complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 107 sur la version anglaise. Le secrétariat a été invité à transmettre le document au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2009, en tant que rectificatif 1 (version russe seulement) au complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 107.

11. L'experte de l'Inde a présenté le document GRSG-96-26, où il était proposé d'exempter de certaines prescriptions les véhicules de type monospace ou véhicule à usage multiple pouvant transporter plus de neuf voyageurs, compte tenu de leur conception et de leur utilisation particulières. L'expert de la CE a fait savoir qu'il n'approuverait pas de proposition tendant à réduire le niveau de sécurité des véhicules.

12. Le GRSG a examiné le document GRSG-96-28 concernant des plaintes reçues par la CE à propos du refus de certains exploitants d'autocars de transporter des enfants assis dans des voitures d'enfant. La majorité des experts ont considéré que cette question relevait plutôt des règles d'exploitation que des prescriptions de construction. Néanmoins, le GRSG a convenu de laisser ce point inscrit à son ordre du jour pour discussion ultérieure.

#### **B. Vitrage de sécurité feuilleté (point 3 b) de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSG-96-25.

13. L'experte de l'Inde a présenté le document GRSG-96-25, qui formulait des observations en ce qui concerne la proposition de la CE d'autoriser l'installation de vitrages feuilletés aux fenêtres latérales des véhicules de la catégorie M<sub>3</sub> relevant de la classe III. Elle a fait valoir qu'il convenait de prendre en compte les avantages de l'utilisation du verre trempé, avant de rendre obligatoire celle du verre feuilleté. Le Président du GRSG a recommandé à l'expert de la CE de tenir compte des observations de l'Inde lors de la rédaction de sa proposition.

#### **C. Sécurité des autobus en cas d'incendie (point 3 c) de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSG-96-22.

14. Le GRSG a examiné et adopté le texte du document GRSG-96-22 sur les systèmes de détection de l'incendie, tel qu'il est reproduit dans l'annexe III du rapport. Il a invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2009 en tant que proposition dans le cadre de la série 03 d'amendements au Règlement n° 107.

**D. Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours  
(point 3 d) de l'ordre du jour)**

Documents: documents informels n° GRSG-96-8 et GRSG-96-29.

15. Le GRSG a examiné le document GRSG-96-8, ayant pour objet de corriger les dispositions du Règlement n° 107 en ce qui concerne les trappes d'évacuation et issues de secours. L'OICA a fait valoir que ces corrections nécessiteraient l'introduction de dispositions transitoires pour les véhicules déjà homologués. Le GRSG a convenu de reprendre l'examen de ce point à sa prochaine session et a prié le secrétariat de distribuer le document GRSG-96-8 sous une cote officielle pour examen à cette dernière.

16. L'expert de la Pologne a fait rapport sur les résultats de la première réunion du groupe d'experts des portes de service, fenêtres et issues de secours sur les autobus et les autocars, tenue en Pologne le 13 janvier 2009 (GRSG-96-29). La prochaine réunion du groupe devrait se tenir le 9 juin 2009 aux Pays-Bas. Le GRSG a décidé de constituer un groupe informel pour étudier cette question sous la présidence de la Pologne et de demander l'approbation du WP.29 sur cette mesure. Le groupe informel aurait à mener à bien ses tâches d'ici la fin de 2011. L'expert de l'OICA a offert de fournir des services de secrétariat au groupe informel. Les experts de la CE, de l'Allemagne, de l'Inde, de la Pologne, de la République tchèque, de la Suède et de l'OICA ont fait savoir qu'ils souhaitaient participer aux travaux du groupe informel.

**V. PROPOSITION D'UN NOUVEAU PROJET DE RÈGLEMENT CONCERNANT  
LA PROTECTION DES AUTOBUS CONTRE LE CHOC AVANT (point 4 de  
l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33, documents informels n° GRSG-95-13, GRSG-95-20, GRSG-96-18, GRSG-96-19 et GRSG-96-33.

17. L'expert de l'Allemagne a rappelé les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33, GRSG-95-13 et GRSG-95-20, qui concernaient un projet de règlement sur la protection des autobus contre le choc avant. Le GRSG a suivi avec intérêt la présentation (GRSG-96-18, GRSG-96-19 et GRSG-96-33) faite par l'expert de la Hongrie, qui résumait les principales questions à prendre en compte dans le nouveau règlement.

18. Le GRSG a approuvé de manière générale les principes proposés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33, mais de nombreux experts ont demandé que soit présentée une justification en termes de rapport coût/avantage avant de poursuivre l'élaboration d'un nouveau règlement à ce sujet. En particulier, l'expert du Royaume-Uni a souligné que son pays disposait de données démontrant que des mesures axées sur la protection des piétons seraient plus efficaces que des mesures axées sur la protection des autobus contre le choc avant. À l'issue de la discussion, le GRSG a décidé de maintenir cette question à son ordre du jour pour poursuivre l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33 à sa prochaine session. Le Président a invité les experts à faire connaître leur position à la prochaine session.

## **VI. RÈGLEMENT N° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 5 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/6, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/9, documents informels n<sup>os</sup> GRSG-96-5 et GRSG-96-27.

19. Le GRSG a examiné le document GRSG-96-27, ayant pour objet d'adapter le Règlement n° 118 au progrès technique, et remplaçant les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/6, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/9 et GRSG-96-5. L'expert de la France a fait une présentation démontrant que l'aptitude à la propagation de la flamme pouvait être beaucoup plus grande lorsque le matériau est essayé en position réelle d'installation que lors d'un essai conformément aux prescriptions actuelles du Règlement n° 118. L'expert de l'OICA a proposé de supprimer les exemples de composants indiqués entre crochets au paragraphe 1.3 du document GRSG-96-27 pour éviter toute cause d'incertitude juridique.

20. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et il a invité le secrétariat à distribuer le document GRSG-96-27, y compris les observations de l'OICA, sous une cote officielle. Le secrétariat devra aussi présenter de nouvelles prescriptions concernant le marquage, étant donné que cet amendement relèvera d'une nouvelle série d'amendements au Règlement n° 118.

## **VII. RÈGLEMENT N° 34 (Risques d'incendie) (point 6 de l'ordre du jour)**

Document: GRSG-96-30.

21. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document GRSG-96-30, selon lequel dans son pays les statistiques indiquaient une baisse du nombre de véhicules sur lesquels des fuites de carburant et de lubrifiant étaient observées lors des contrôles techniques périodiques ou contrôles inopinés en circulation, ainsi que du nombre d'incendies de véhicules. L'expert des Pays-Bas s'est offert à rédiger une proposition à ce sujet, pour examen à la prochaine session du GRSG, en veillant à maintenir la liaison nécessaire avec les travaux actuellement menés par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15).

## **VIII. RÈGLEMENT N° 43 (Vitrages de sécurité) (point 7 de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/8.

22. Le GRSG a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/8, où il était proposé d'accorder l'homologation de type aux pare-brise en plastique rigide et aux vitres en plastique rigide feuilleté autres que les pare-brise. Le GRSG a approuvé de manière générale le principe d'établir un cadre juridique pour l'homologation de type de ces matériaux nouveaux. Toutefois, de nombreux experts ont demandé à ce qu'il soit prescrit des essais particuliers, étant donné que ces types de matériaux n'ont pas le même comportement que le verre, en particulier en ce qui concerne les caractéristiques de rupture, la durabilité, la résistance à l'abrasion et le dégivrage. L'expert de l'Allemagne a accepté d'établir une proposition révisée pour examen par le GRSG à sa prochaine session, tenant compte des observations formulées.



23. Le Président du GRSG a rappelé la demande faite par le WP.29 d'entreprendre l'élaboration d'un amendement visant à aligner le Règlement n° 43 sur les dispositions du Règlement technique mondial (RTM) n° 6 (Vitrages) (ECE/TRANS/WP.29/1068, par. 27). Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, et il a rappelé que l'expert du CLEPA avait été invité à présenter une proposition pour examen (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/74, par. 29).

#### **IX. RÈGLEMENT N° 46 (Dispositifs de vision indirecte) (point 8 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/26, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/4, documents informels n<sup>os</sup> GRSG-95-21, GRSG-96-13 et GRSG-96-14.

24. À la demande de l'expert de la CE, le GRSG a décidé de reprendre l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/26 à sa prochaine session.

25. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/4, ayant pour objet de définir avec plus de précision le domaine d'application du Règlement n° 46. L'OICA a proposé de présenter une nouvelle proposition sur ce point pour la prochaine session du GRSG. Le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/4, sous réserve d'un examen final qu'il effectuerait à sa session d'octobre. Le secrétariat a été invité à transmettre le document non modifié au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2009 en tant que proposition de rectificatif 1 au complément 4 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 46.

26. Le président du groupe informel des systèmes vidéo embarqués (CMS) a fait rapport sur les progrès des travaux accomplis par son groupe (GRSG-96-14). Le GRSG a adopté le mandat et le Règlement intérieur du groupe informel (GRSG-96-13), tels qu'ils sont reproduits dans l'annexe IV du rapport, sous réserve de leur approbation par le WP.29. Les prochaines réunions du groupe informel devraient se tenir le 10 juin 2009 et le 10 septembre 2009 à Cologne.

27. À propos du document GRSG 95-21, l'expert du Royaume-Uni a fait savoir qu'une étude sur les angles morts de visibilité sur les véhicules utilitaires lourds à conduite à gauche circulant dans son pays devrait être disponible d'ici la fin mai. Les experts souhaitant prendre part à une réunion sur cette étude, qui devrait se tenir à Londres le 22 juin 2009, étaient invités à prendre contact avec l'expert du Royaume-Uni ([donald.macdonald@dft.gsi.gov.uk](mailto:donald.macdonald@dft.gsi.gov.uk)).

#### **X. RÈGLEMENT N° 73 (Dispositifs de protection latérale sur les véhicules utilitaires) (point 9 de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSG-96-2.

28. L'expert de la France a présenté le document GRSG-96-2 concernant l'homologation de type des dispositifs de protection latérale en tant qu'entités techniques. Le GRSG a de manière générale approuvé la proposition, mais estimé que le texte devait encore être amélioré. L'expert du CLCCR a proposé de présenter, en collaboration avec l'OICA et la France, une proposition officielle pour la prochaine session du GRSG, tenant compte des observations faites par le GRSG. Les experts ont été invités à envoyer toutes nouvelles observations par courriel à l'expert du CLCCR ([alan.davis@irisbus.iveco.com](mailto:alan.davis@irisbus.iveco.com)).

## **XI. RÈGLEMENT N° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules) (point 10 de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/5/Rev.2.

29. Le Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG.2008/5/Rev.2. Il est apparu que plusieurs experts avaient encore des réserves à formuler à propos de cette proposition, en particulier quant à la procédure d'essai proposée pour le contrôle de l'efficacité des systèmes d'alarme pour véhicules. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question sur la base d'un document révisé qui serait établi par l'expert du Japon. Le Président a invité les experts à envoyer toutes nouvelles observations à l'expert du Japon en temps voulu pour la prochaine session.

## **XII. RÈGLEMENT N° 110 (Organes spéciaux pour l'alimentation en gaz naturel comprimé) (point 11 de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/3.

30. L'expert de l'ISO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/3, qui avait pour objet d'harmoniser les caractéristiques de l'embout de remplissage pour les véhicules utilitaires lourds alimentés au GNC. Le GRSG a adopté le document sans modification et a invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et l'AC.3 pour examen à leurs sessions de novembre 2009 en tant que proposition de complément 9 à la version originelle du Règlement n° 110.

## **XIII. RÈGLEMENT N° 116 (Protection des véhicules à moteur contre une utilisation non autorisée) (point 12 de l'ordre du jour)**

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/4/Rev.2.

31. Pour les mêmes raisons que celles mentionnées au paragraphe 29, l'expert du Japon a accepté de présenter une proposition révisée et actualisée (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/4/Rev.2).

## **XIV. RÈGLEMENT N° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 13 de l'ordre du jour)**

Documents: documents informels n<sup>os</sup> GRSG-96-7 et GRSG-96-31.

32. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSG-96-7, ayant pour objet de normaliser la méthode de mesure du champ de vision vers l'avant dans le cas où le véhicule a une colonne de direction réglable. Le GRSG a adopté le document, comme reproduit ci-après, et prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de novembre 2009, en tant que proposition de complément 2 au Règlement n° 125.

Paragraphe 5.1.3.1, lire:

«5.1.3.1 Une obstruction constituée par la jante du volant et par le tableau de bord à l'intérieur du volant sera tolérée si un plan passant par  $V_2$ , perpendiculaire au plan x - z et tangent au point le plus haut de la jante du volant est incliné d'au moins  $1^\circ$  au-dessous de l'horizontale.

**Le volant, s'il est réglable, doit être placé dans la position normale prévue par le constructeur ou, à défaut, dans la position médiane de la plage de réglage.».**

33. Le GRSG a examiné le document GRSG-96-31, où il était proposé d'ajouter des prescriptions au Règlement n° 125 en vue d'améliorer la perception des motocycles par les conducteurs d'automobiles. L'expert du Japon a annoncé son intention de soumettre une proposition concrète au GRSG à sa prochaine session en octobre 2009.

#### **XV. RÈGLEMENT N° 67 (Équipement pour l'alimentation au GPL) (point 14 de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/7, document informel n° GRSG-96-23.

34. L'expert de l'AEGPL a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/7, qui visait à étendre aux autocaravanes la possibilité d'utiliser le réservoir à GPL pour l'alimentation des systèmes de chauffage. Le GRSG a adopté le texte reproduit ci-après, incluant les observations de l'expert de l'OICA (GRSG-96-23), et a invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de novembre 2009 en tant que proposition de complément 9 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 67.

Paragraphe 17.1.7.1, lire (y compris une nouvelle note 4):

«17.1.7.1 Nonobstant les dispositions du paragraphe 17.1.7, les véhicules à moteur des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> et M<sub>1</sub> ayant une masse totale maximale > 3 500 kg, **ou munis d'une carrosserie du type SA<sup>4</sup>**, peuvent être équipés d'un système de chauffage du compartiment voyageur qui est raccordé au système d'alimentation GPL.

---

<sup>4</sup> Selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 modifié en dernier lieu par l'amendement 4).».

#### **XVI. RÈGLEMENTS TECHNIQUES MONDIAUX RELEVANT DE L'ACCORD DE 1998 (point 15 de l'ordre du jour)**

##### **A. Proposition visant à élaborer un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs sur les motocycles (point 15 a) de l'ordre du jour)**

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22 et document informel GRSG-96-34.

35. Le GRSG a rappelé que l'AC.3 lui avait confié l'examen de la proposition tendant à élaborer un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs sur les motocycles (ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22). L'expert de l'IMMA a fait une présentation sur les points principaux qui devraient être traités dans le cadre du RTM. Le Président du GRSG a invité tous les experts à envoyer à l'IMMA avant le 24 juillet 2009 leurs observations sur le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22 de manière qu'une proposition officielle puisse être élaborée pour la prochaine session du GRSG. Le GRSG a convenu d'examiner à celle-ci la nécessité de constituer un groupe informel.

## **XVII. QUESTIONS GÉNÉRALES RELATIVES AU CHAMP D'APPLICATION DES RÈGLEMENTS CEE ANNEXÉS À L'ACCORD DE 1958 (point 16 de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSG-96-06.

36. La Hongrie a présenté le document GRSG-96-06, où il était proposé une approche systématique pour la formulation des prescriptions en ce qui concerne le champ d'application des Règlements. Il a été rappelé que selon l'interprétation de la situation donnée par le WP.29 et le Bureau des affaires juridiques, toutes les homologations délivrées conformément à un Règlement devaient être reconnues par les parties contractantes appliquant ce règlement. Le Président du GRSG a invité les experts à faire connaître leur position concernant ce document pour la prochaine session. Il a décidé de garder en référence le document GRSG-96-06.

## **XVIII. DÉFINITION DES ENGIN MOBILES NON ROUTIERS (point 17 de l'ordre du jour)**

37. Le Président du GRSG a proposé d'introduire dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) la définition des engins mobiles non routiers proposée au cours de l'examen du projet de règlement transversal (ECE/TRANS/WP.29/2008/46). Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. Le secrétariat présentera à cette fin une proposition.

## **XIX. ÉTHYLOTESTS ANTIDÉMARRAGE (point 18 de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSG-96-16.

38. L'expert de la Suède a présenté le document GRSG-96-16, dans lequel il était proposé d'élaborer un nouveau Règlement sur les éthylotests antidémarrage. Les experts du Canada, de la France, du Japon et des États-Unis ont communiqué des informations sur les programmes en cours dans leur pays à ce sujet. L'expert du Royaume-Uni a exprimé des réserves quant au rapport coût/efficacité de tels systèmes s'ils étaient rendus obligatoires. L'expert de l'OICA a exprimé ses préférences pour l'adoption d'une norme ISO, plutôt que d'un Règlement obligatoire s'appliquant à l'homologation de type. Le GRSG a décidé d'étudier la nécessité d'établir un groupe informel sur cette question à sa prochaine session sur la base d'un projet de mandat et de règlement intérieur à établir par l'expert de la Suède.

## **XX. RÉVISION ET EXTENSION DES HOMOLOGATIONS (point 19 de l'ordre du jour)**

Document: document informel n° GRSG-96-12.

39. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSG-96-12, où il était proposé d'appliquer le concept de «révision» d'homologations existantes dans le cadre de l'Accord de 1958, comme cela est fait dans la Communauté européenne. Ce principe a été approuvé par le GRSG, qui a invité l'expert de l'OICA à présenter une proposition officielle pour la prochaine session du GRSG s'appliquant au Règlement n° 46 en tant qu'exemple. Cet essai pourrait être étendu à d'autres Règlements si le WP.29 et l'AC.1 donnaient leur accord.

## **XXI. QUESTIONS DIVERSES (point 20 de l'ordre du jour)**

Documents: documents informels n<sup>os</sup> GRSG-96-9, GRSG-96-15 et GRSG-96-20.

### **A. Proposition de projet de rectificatif au Règlement n<sup>o</sup> 93 (Protection antiencastrement avant) (version française seulement) (point 20 a) de l'ordre du jour)**

40. Le GRSG a examiné et adopté le document GRSG-96-9 apportant des corrections à la version française du Règlement n<sup>o</sup> 93 (Protection antiencastrement avant) et a invité le secrétariat à publier un rectificatif.

### **B. Définition des véhicules de la catégorie M (point 20 b) de l'ordre du jour)**

41. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSG-96-15, où il était proposé de modifier la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) afin d'autoriser l'homologation de type de véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> ayant moins de huit places assises et d'interdire le transport de voyageurs debout dans les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>. Le GRSG a rappelé que les travaux effectués dans le cadre du Règlement transversal sur la même question pourraient servir de base. Il a estimé que de telles modifications devaient être soigneusement pesées parce qu'elles avaient un impact potentiel sur de nombreux Règlements. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition révisée présentée par l'expert de la Fédération de Russie.

### **C. Proposition de projet de rectificatif au Règlement n<sup>o</sup> 121 (Commandes manuelles, témoins et indicateurs) (point 20 c) de l'ordre du jour)**


42. Le GRSG a examiné et adopté le texte du document GRSG-96-20, tel que reproduit ci-dessous, où il était proposé d'apporter des corrections au Règlement n<sup>o</sup> 121 (Commandes manuelles, témoins et indicateurs) et il a invité le secrétariat à le transmettre, sans amendement, au WP.29 et l'AC.3 pour examen à leurs sessions de novembre 2009, en tant que proposition de rectificatif 5 au Règlement n<sup>o</sup> 121.

Paragraphe 5.2.6, lire:

«5.2.6 Sauf dans le cas prévu au paragraphe 5.2.7, tous les moyens d'identification...».

Tableau 1, n<sup>o</sup> 42a, lire (français seulement):

«

42a	Sous-gonflage (y compris défaut de fonctionnement)	 16/	Témoin	Oui	Jaune
-----	--	--	--------	-----	-------

»

**D. Vingt et unième Conférence sur l'amélioration de la sécurité des véhicules (ESV)  
(point 20 d) de l'ordre du jour)**

43. L'expert de l'Allemagne a informé le GRSG que la vingt et unième Conférence sur l'amélioration de la sécurité des véhicules (ESV) s'ouvrirait à Stuttgart le 15 juin 2009, et il a invité tous les experts intéressés du GRSG à participer à cette rencontre.

**XXII. ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION**

44. Le GRSG a décidé de l'ordre du jour provisoire suivant pour sa quatre-vingt-dix-septième session qui devait se tenir à Genève du 20 (à partir de 14 h 30) au 23 (jusqu'à 12 h 30) octobre 2009. La date limite de présentation des documents pour parution sous une cote officielle est fixée au 24 juillet 2009.

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure).
3. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>).
  - 3 a) Propositions de nouveaux amendements.
  - 3 b) Sécurité des autobus en cas d'incendie.
  - 3 c) Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours.
4. Proposition de nouveaux Règlements sur la protection des autobus contre le choc avant.
5. Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux).
6. Règlement n° 34 (Risques d'incendie).
7. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité).
8. Règlement n° 46 (Dispositifs de vision indirecte).
9. Règlement n° 73 (Dispositifs de protection latérale sur les véhicules utilitaires).
10. Règlement n° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules).
11. Règlement n° 116 (Protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée).
12. Règlement n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant).
13. Règlements techniques mondiaux relevant de l'Accord de 1998.
14. Questions générales relatives au champ d'application des Règlements annexés à l'Accord de 1958.

15. Définition des engins mobiles non routiers.
16. Éthylotests antidémarrage.
17. Révisions et extensions des homologations.
18. Proposition de projet d'amendement à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).
19. Élection du Bureau pour 2010.
20. Questions diverses.

Annexe ILISTE DES DOCUMENTS (GRSG-96-... ) DISTRIBUÉS  
SANS COTE OFFICIELLE PENDANT LA SESSION

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
1 et Rev.1	Président du GRSG	1	A	Running order of the provisional agenda	c)
2	France	9	A	Amendments to Regulation No. 73 (Lateral protection devices)	c)
3	Fédération de Russie	3 a)	A/R	Amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	c)
4	Allemagne	2	A	Amendments to Regulation No. 66 (Strength of superstructure)	c)
5	France et Allemagne	5	A	Amendments to Regulation No. 118 (Burning behaviour of materials)	c)
6	Hongrie et Fédération de Russie	16	A	The structure and the content of the scopes of regulations belonging to the 1958 Agreement	a)
7	Pays-Bas	13	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 125	d)
8	France	3 d)	A	Proposal for a correction to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	b)
9	Secrétariat	20	F	Proposition de rectificatif au Règlement n° 93 (protection antiencastrement avant)	c)
10	Hongrie	2	A	Further proposals to Regulation No. 66 (Strength of superstructure)	c)
11	Fédération de Russie	3 a)	A	Corrigendum to Regulation No. 107-02 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	d)
12	OICA	19	A	Revisions and extensions of approvals	c)
13	Pays-Bas	8	A	Terms of reference- Informal group on camera monitor systems	c)
14	Pays-Bas	8	A	Report from the informal group on camera monitor systems	c)
15 et Rev.1	Fédération de Russie	20	A	Draft amendment to RE3	c)



<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
16	Suède	18	A	Proposal regarding alcolock systems	c)
17	Espagne	3 a)	A	Amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	b)
18	Hongrie	4	A	Proposal for a new draft regulation on driver and crew protection in frontal collision of buses	c)
19	Hongrie	4	A	Technical background on driver and crew protection in frontal collision of buses	c)
20	Canada	20	A	Corrections to Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	d)
21	Fédération de Russie	3 a)	A/R	Draft amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/2 (Regulation No. 107- M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	d)
22	Allemagne	3 c)	A	Draft amendment to Regulation No 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	d)
23	OICA	14	A	Draft amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/7 (Regulation No. 67- Equipment for liquefied petroleum gas)	d)
24	Secrétariat	1	A	Update of the provisional agenda	c)
25	Inde	3 b)	A	India's view on GRSG-94-02 (Proposal concerning emergency windows of M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles- Regulation No. 107)	c)
26	Inde	3 a)	A	India's position regarding Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	c)
27	France, Allemagne, Norvège et Suède	5	A	Draft amendment to Regulation No. 118 (Burning behaviour of materials)	b)
28	CE	3 a)	A	Draft amendment to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	a)

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
29	Pologne	3 d)	A	Report on the Meeting of the Group on Requirements for Service Doors, Windows and Emergency Exits for Buses and Coaches	c)
30	Royaume-Uni	6	A	Regulation No.34 (Fire Risks)- Information on fuel and oil leaks from large vehicles	c)
31	Japon	13	A	Proposal to review the requirements of Regulation No.125 (forward field of vision)	c)
32	Allemagne	2	A	Regulation No.66 (Strength of superstructure)- Revised version of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/5	c)
33	Hongrie	4	A	Proposal for a regulation on frontal collision of buses- Driver and crew protection	c)
34	IMMA	15 a)	A	Proposal for a gtr on motorcycle controls, tell-tales and indicators	c)
95-13	Hongrie	4	A	Comments and proposals to the ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2007/33 German document	c)
95-20	Allemagne	4	A	Proposal for Frontal collision of buses	c)
95-21	Royaume-Uni	8	A	Regulation No.46 - (Devices for indirect vision) - Improving Vision from N <sub>2</sub> and N <sub>3</sub> Vehicles	c)

Notes:

- a) Document dont l'examen comme document sans cote doit être poursuivi à la prochaine session du GRSG.
- b) Document dont l'examen sous une cote officielle doit être poursuivi à la prochaine session du GRSG.
- c) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- d) Document adopté et à soumettre au WP.29.
- e) Document de référence pour les sessions suivantes.

Annexe IIPROPOSITION D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 66  
(ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/5) ADOPTÉE COMME SUIVANT  
(Règlement n° 66, voir par. 4 du présent rapport)

Les modifications au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras.

Paragraphe 1, lire (la note 1 demeure inchangée):

«1. DOMAINE D'APPLICATION

1.1 Le présent Règlement s'applique aux véhicules rigides ou articulés à un seul étage des **catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub>**, classe II ou III, **ou classe B pouvant transporter plus de 16 voyageurs<sup>1</sup>**.

1.2 À la demande du constructeur, le présent Règlement peut aussi s'appliquer à **tout autre véhicule des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> non mentionné au paragraphe 1.1.**».

Paragraphe 2.4, remplacer «Famille de types de véhicules» par «Groupe de types de véhicules».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.5, ainsi rédigé:

«**2.5** **“Véhicule à deux étages”**, un véhicule dans lequel les espaces prévus pour les voyageurs sont disposés, au moins dans une partie du véhicule, sur deux étages superposés et où il n'est pas prévu d'espace pour les voyageurs debout à l'étage supérieur.».

Paragraphe 2.5 à 2.8 (anciens), renuméroter 2.6 à 2.9.

Paragraphe 2.9 (ancien), renuméroter 2.10 et lire:

«2.10 Par “compartiment(s) voyageurs”, on entend le **ou les** espaces destinés aux voyageurs, à l'exclusion de l'espace occupé par des installations fixes telles que bar, cuisinette ou toilettes.».

Paragraphe 2.10 à 2.21 (anciens), renuméroter 2.11 à 2.22.

Paragraphe 2.22 (ancien), renuméroter 2.23 et lire:

«2.23 Par “caisse”, on entend la structure complète du véhicule en ordre de marche, y compris tous les éléments d'ossature qui forment le **ou les** compartiments voyageurs, l'habitacle du conducteur, le compartiment à bagages et les espaces réservés aux ensembles et organes mécaniques.».

Paragraphe 2.23 à 2.30 (anciens), renuméroter 2.24 à 2.31.

Paragraphe 2.31 (ancien), renuméroter 2.32 et lire:

«2.32 Par “renfort de toit”, on entend la partie structurale de la caisse située au-dessus des fenêtres latérales, comprenant l’arrondi de raccordement avec l’ossature du toit. Lors de l’essai de renversement, c’est le renfort de toit (**dans le cas d’un véhicule à deux étages, le renfort de toit de l’étage supérieur**) qui heurte le sol en premier.».

Paragraphe 2.32 (ancien), renuméroter 2.33 et lire:

«2.33 Par “renfort de ceinture”, on entend la partie structurale longitudinale de la caisse située en dessous des fenêtres latérales. Lors de l’essai de renversement, le renfort de ceinture (**dans le cas d’un véhicule à deux étages, le renfort de ceinture de l’étage supérieur**) peut être la deuxième partie du véhicule à toucher le sol après déformation initiale de la section transversale du véhicule.».

Paragraphe 3.2.2.1, remplacer la référence au paragraphe 2.15 par une référence au paragraphe 2.16.

Paragraphe 4.2, lire:

«4.2 Un numéro d’homologation est attribué à chaque type de véhicule homologué. Ses deux premiers chiffres (actuellement **02** pour la série **02** d’amendements) indiquent la série d’amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques importantes apportées au Règlement à la date de délivrance de l’homologation. Une même Partie contractante ne peut attribuer le même numéro à un autre type de véhicule.

Paragraphe 5.5, lire:

«5.5 Essai des véhicules articulés».

Paragraphe 6.1.1, à la dernière ligne, remplacer «famille» par «groupe».

Ajouter les nouveaux paragraphes 10.7 à 10.11, ainsi rédigés:

«**10.7 À compter de la date officielle d’entrée en vigueur de la série 02 d’amendements, aucune Partie contractante appliquant ce Règlement ne doit refuser d’accorder une homologation en application du présent Règlement tel qu’il est modifié par la série 02 d’amendements.**

**10.8 Pendant quarante-huit mois à compter de la date d’entrée en vigueur de la série 02 d’amendements, aucune Partie contractante ne doit refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule homologué en vertu de la série précédente d’amendements à ce Règlement.**

**10.9 À compter du 9 novembre 2017, les Parties contractantes peuvent refuser une première immatriculation à un véhicule neuf qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 02 d’amendements à ce Règlement.**

- 10.10** Nonobstant les dispositions des paragraphes 10.8 et 10.9, les homologations de catégories et classes de véhicules délivrées en vertu de la série précédente d'amendements à ce Règlement qui ne sont pas affectées par la série 02 d'amendements demeurent valides et les Parties contractantes appliquant ce Règlement doivent continuer de les accepter.
- 10.11** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation en application des précédentes séries d'amendements à ce Règlement.».

Annexe 1, point 3, lire (y compris l'addition d'une nouvelle note 3):

«3. Catégorie/classe de véhicule<sup>3</sup>: ...

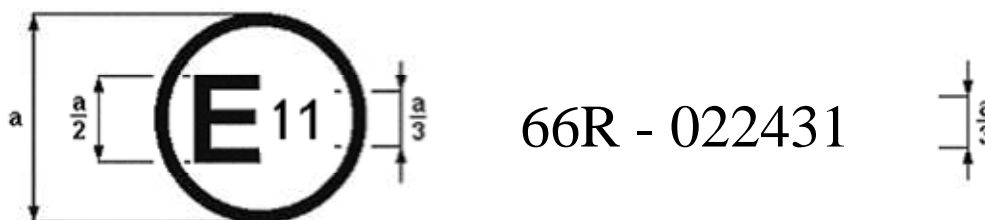
<sup>3</sup> Telles qu'elles sont définies à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 comme modifié en dernier lieu par l'Amend.4).»

Annexe 2, lire:

«Annexe 2

#### EXEMPLE DE MARQUE D'HOMOLOGATION

(Voir le paragraphe 4.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E11) en ce qui concerne la résistance mécanique de sa superstructure, en application du Règlement n° 66, sous le numéro **022431**. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 66, série **02** d'amendements.»

Annexe 3,

Ajouter un nouveau paragraphe 1.6.3, ainsi rédigé:

«**1.6.3** Dans le cas d'un véhicule à deux étages, il doit être tenu compte de la masse des occupants aussi bien des places de l'étage inférieur que de celles de l'étage supérieur.».

Annexe 5,

Paragraphe 3.3, lire:

«3.3 Pour l'observation à l'intérieur du véhicule, on devra utiliser des caméras à grande vitesse, des enregistrements vidéo, des gabarits déformables, des capteurs de contact électriques et d'autres moyens appropriés pour démontrer que le véhicule satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.1 du présent Règlement. Cette condition sera vérifiée à tous les points de contrôle du compartiment voyageurs, de l'habitacle du conducteur et du compartiment de l'équipage où il semble y avoir un risque d'atteinte à l'espace de survie, les points de contrôle précis étant à fixer par le service technique. Au moins deux points, situés par principe à l'avant et à l'arrière du **ou des** compartiments voyageurs, doivent être utilisés.».

Annexe 6,

Paragraphe 3.1.3, au lieu de «paragraphe 2.27» lire «paragraphe 2.28».

Paragraphe 3.5.1, lire:

«3.5.1 La section de caisse en totalité (segments, structures de raccord, éléments structuraux supplémentaires, supports) doit être prise en compte lors de la vérification de la conformité aux **deux** formules **des** paragraphes 4.2.1 et 4.2.2 de l'annexe 4.».

Paragraphe 5.1, lire:

«5.1 Le type de véhicule est homologué si toutes les sections de caisse subissent avec succès l'essai de renversement et s'il est satisfait aux **deux** formules **des** paragraphes 4.1.1 et 4.1.2 de l'annexe 4.».

Annexe 7, Appendice 1,

Figure A7.A1.1, lire:

«Figure A7.A1.1 – Hauteur initiale du centre de gravité du véhicule».

Paragraphe 4, lire:

«4. Si plusieurs sections de caisse sont essayées et si chaque section de caisse a **un mouvement vertical différent ( $\Delta h$ )**, le mouvement vertical du centre de gravité...».

Annexe III

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 107  
(GRSG-96-22) ADOPTÉE COMME SUIVANT  
(Règlement n° 107, voir par. 14 du présent rapport)

Les modifications au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras.

Paragraphe 4.2, lire:

«4.2 Un numéro d'homologation est attribué à chaque type de véhicule homologué. Ses deux premiers chiffres (actuellement **03** pour la série **03** d'amendements) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques importantes apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut attribuer le même numéro à un autre type de véhicule ou de caisse visé au paragraphe 2.2.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 10.9 à 10.12, ainsi rédigés:

- «10.9 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant ce Règlement ne doit refuser d'accorder une homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.**
- 10.10 Aucune Partie contractante appliquant ce Règlement ne doit refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule homologué en vertu de la série 03 d'amendements à ce Règlement.**
- 10.11 À compter du 31 décembre 2012, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.**
- 10.12 À compter du 31 décembre 2013, les Parties contractantes appliquant ce Règlement peuvent refuser de délivrer une homologation nationale ou régionale et une première immatriculation nationale ou régionale (première mise en circulation) à un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 03 d'amendements à ce Règlement.».**

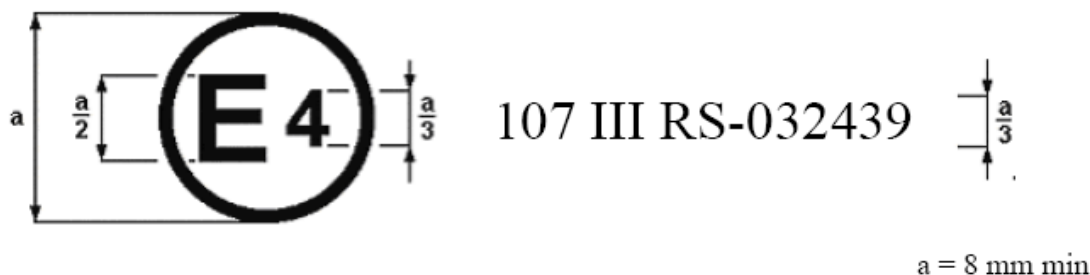
Annexe 2, lire:

«Annexe 2

EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION

Modèle A

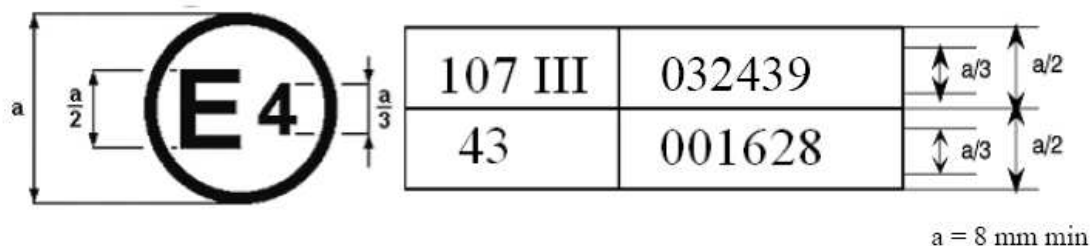
(Voir par. 4.4 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été, en ce qui concerne ses caractéristiques de construction, homologué aux Pays-Bas (E 4) pour la classe III, en application du Règlement n° 107, sous le numéro **032439**. Ce numéro indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 107 tel que modifié par la série **03** d'amendements.

Modèle B

(Voir par. 4.5 du présent Règlement)



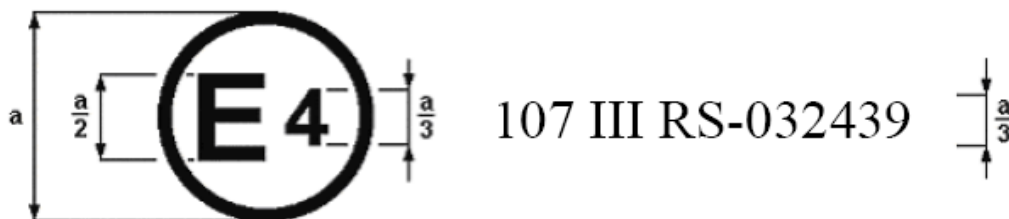
La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des Règlements n°s 107 et 43\*. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologations indiquent qu'aux dates où les homologations ont été accordées, le Règlement n° 107 incluait la série **03** d'amendements et le Règlement n° 43 était sous sa forme originale.

\* Ce numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.



Modèle C

(Voir par. 4.4.3 du présent Règlement)

 $a = 8 \text{ mm min}$ 

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur la caisse d'un véhicule, indique que le type de cette caisse a été, en ce qui concerne ses caractéristiques de construction, homologué séparément aux Pays-Bas (E 4) pour la classe III en tant que caisse distincte (lettre S), en application du Règlement n° 107, sous le numéro d'homologation **032439**. Ce numéro indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 107 tel que modifié par la série **03** d'amendements.».

Annexe 3,

Ajouter les nouveaux paragraphes 7.5.1.5 à 7.5.1.5.3, ainsi rédigés:

**«7.5.1.5 Sur les véhicules où le moteur se trouve en arrière de l'habitacle du conducteur, celui-ci doit être équipé d'un système d'alarme qui attire l'attention du conducteur au moyen d'un signal sonore et visuel en cas de température excessive dans le compartiment moteur et dans chacun des compartiments renfermant un dispositif de chauffage à combustion.**

**7.5.1.5.1 Le système d'alarme doit être conçu de manière à détecter, dans le compartiment moteur et dans chacun des compartiments renfermant un dispositif de chauffage à combustion, toute température supérieure à la normale.**

**7.5.1.5.2 On considère qu'il est satisfait aux dispositions du paragraphe 7.5.1.5.1 si la température est contrôlée dans les zones suivantes du compartiment moteur et de chacun des compartiments renfermant un dispositif de chauffage à combustion:**

**7.5.1.5.2.1 Les zones dans lesquelles, en cas de fuite, des fluides inflammables (liquides ou gazeux) peuvent entrer en contact avec des éléments exposés, par exemple le compresseur ou le système d'échappement, y compris ceux montés sur le moteur, dont la température de fonctionnement est supérieure ou égale à la température d'inflammation des fluides inflammables (liquides ou gazeux); et**

**7.5.1.5.2.2 Les zones dans lesquelles, en cas de fuite, des fluides inflammables (liquides ou gazeux) peuvent entrer en contact avec des éléments protégés, par exemple un dispositif de chauffage indépendant, dont la température de fonctionnement est supérieure ou égale à la température d'inflammation des fluides inflammables (liquides ou gazeux); et**

**7.5.1.5.2.3 Les zones dans lesquelles, en cas de fuite, des fluides inflammables (liquides ou gazeux) peuvent entrer en contact avec certains éléments, par exemple l'alternateur, dont la température, en cas de défaillance, peut être supérieure ou égale à la température d'inflammation des fluides inflammables (liquides ou gazeux).**

**7.5.1.5.3 Le système d'alarme doit être activé dès que le dispositif de démarrage du moteur est actionné jusqu'à ce que la commande d'arrêt du moteur soit actionnée, indépendamment de la position dans laquelle se trouve le véhicule.».**

### Annexe IV

## MANDAT DU GROUPE INFORMEL DES SYSTÈMES DE VISION INDIRECTE (RÈGLEMENT N° 46) (voir par. 26 du rapport)

### 1. Historique

- Le GRSG, à ses quatre-vingt-quatorzième et quatre-vingt-quinzième sessions (avril et octobre 2008), a discuté de la question des prescriptions à inclure dans le Règlement CEE n° 46 quant à l'homologation des systèmes de vision indirecte (SVI) et à l'extension éventuelle de l'application de ces systèmes en remplacement de tous les miroirs facultatifs et obligatoires, sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/3 et ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2008/25).
- Les délégués de l'Allemagne et des Pays-Bas ont demandé au Président (M. A. Erario) de solliciter l'accord du WP.29 pour la constitution d'un groupe informel, accord qui a été donné par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules à sa cent quarante-troisième session.
- En réponse à la demande du Président, le représentant des Pays-Bas a fait savoir qu'il était prêt à présider le groupe informel.
- Faute de temps, le GRSG n'a pas été en mesure d'établir le mandat du groupe informel.

### 2. Mandat et présidence du groupe informel (adoptés par le GRSG)

- La tâche première du groupe est:
  - D'étudier les possibilités de formuler sur une base objective et d'actualiser les prescriptions s'appliquant à l'homologation de type des systèmes de vision indirecte lorsqu'ils sont utilisés en remplacement d'un miroir de la classe V ou de la classe VI, conformément aux prescriptions du Règlement n° 46 .
- Les tâches secondaires du groupe sont:
  - D'étudier les possibilités d'amélioration des systèmes de vision indirecte et d'extension de leur application en remplacement des miroirs obligatoires et facultatifs des classes I à VI,
  - D'étudier la différenciation des systèmes de vision indirecte en classes spécifiques,
  - D'élaborer des propositions à soumettre au GRSG concernant les amendements nécessaires au Règlement n° 46,

- D'étudier si des activités de normalisation sont nécessaires au niveau international (dans le cadre de l'ISO par exemple).
- Le groupe informel fixe son calendrier préliminaire lors de sa première réunion et fait rapport brièvement sur les résultats principaux de ses travaux à chaque session du GRSG.
- Le groupe informel est présidé par M. H. A. J. Jongenelen (Pays-Bas).
- Le groupe informel fait rapport au GRSG et mène à bien au minimum la tâche première qui lui est confiée d'ici à décembre 2009; il soumet une proposition au GRSG à sa session d'avril 2010.

Annexe V

## GROUPES INFORMELS DU GRSG

<u>Groupe informel</u>	<u>Président</u>	<u>Secrétaire</u>
Résistance mécanique de la superstructure sur les autobus	M. M. Matolcsy (Hongrie) Tél.: +36 1 202 0656 Télécopie: +36 1 202 0252 Courrier électronique: <a href="mailto:m-matolcsy@mail.datanet.hu">m-matolcsy@mail.datanet.hu</a>	
Systèmes de vision indirecte (SVI) <sup>1</sup>	M. Harry Jongenelen Tél.: +31-79 3458268 Télécopie: +31-793458041 Courrier électronique: <a href="mailto:hjongenelen@rdw.nl">hjongenelen@rdw.nl</a>	
Portes de service, fenêtres et issues de secours sur les autobus et autocars <sup>1</sup>	M. Jerzy W. Kownacki Tél.: +48 22 8112510 Télécopie: +48 22 8114062 Courrier électronique: <a href="mailto:jerzy.kownacki@its.waw.pl">jerzy.kownacki@its.waw.pl</a>	(OICA)

<sup>1</sup> Sous réserve de l'accord du WP.29.

-----