



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/61
16 juillet 2002

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-DEUXIÈME SESSION**

(29 avril-3 mai 2002)

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa quatre-vingt-deuxième session¹ du 29 avril (après-midi) au 3 mai 2002 (matin), 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, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi pris part. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi présents: Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA).

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

2. Le groupe informel sur les tâches communes s'est réuni le 29 avril (après-midi) et le 30 avril (matin), sous la présidence de M. T. Onoda (Japon). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) était aussi présent. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après y ont aussi participé: Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA). On trouvera un résumé des travaux de cette réunion aux paragraphes 50 à 52 ci-dessous.

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

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 et Add.1 et documents sans cote n°s 1, 4, 6, 10, 15 et 16 (voir annexe 1 du présent rapport)

4. Ainsi qu'il l'avait annoncé à la quatre-vingt-unième session (TRANS/WP.29/GRSG/60, par. 5), l'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote n° 16, qui contenait des prescriptions visant à faciliter l'accès aux autobus et aux autocars, alignées sur celles de la Directive 2001/85/CE de l'Union européenne. Il a ajouté que les documents sans cote n°s 17 et 18 contenaient des dispositions analogues pour les Règlements n°s 52 et 107. Le Groupe de travail s'est rendu compte que les trois documents sans cote mentionnés ci-dessus remplaçaient respectivement les documents TRANS/WP.29/GRSG/1999/20 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 et Add.1 et TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 et Add.1. Afin de faciliter l'examen des propositions présentées, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de faire distribuer ces trois documents sans cote sous des cotes officielles pour la session d'octobre 2002.

5. Au sujet de l'acceptation éventuelle par le WP.29 (TRANS/WP.29/841, par. 33 à 35) de l'idée d'une fusion des Règlements n°s 36, 52 et 107, l'expert de l'OICA a présenté le document sans cote n° 10, qui contenait une proposition en ce sens. Il a expliqué que, sur proposition du WP.29, la proposition était présentée sous forme de projet de révision du Règlement n° 107.

6. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document sans cote n° 15, qui proposait des amendements aux prescriptions en matière d'accessibilité contenues dans le document sans cote n° 10. Il a expliqué au GRSG que, à son avis, les actuelles prescriptions de la Directive 2001/85/CE de l'Union européenne relatives à l'accessibilité ne pouvaient être respectées et que le document sans cote n° 15 contenait précisément des prescriptions plus souples, sur lesquelles devraient s'aligner les prescriptions contenues dans le document sans cote n° 10.

7. Les experts du Royaume-Uni et de l'OICA ont annoncé qu'ils réviseraient leurs propositions et ont demandé aux experts du GRSG de leur faire parvenir d'éventuelles observations à ce propos. En outre, ils ont proposé de mettre les propositions révisées à la disposition du secrétariat suffisamment tôt pour qu'elles puissent être distribuées sous une cote officielle lors de la prochaine session du GRSG.

8. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document sans cote n° 1, qui contenait une nouvelle définition du terme «allée». Afin de faciliter l'examen de cette proposition, le GRSG a prié le secrétariat de faire distribuer le document sans cote n° 1 sous une cote officielle à la session d'octobre 2002.

9. Le GRSG a examiné et adopté une proposition de rectificatifs aux Règlements n^{os} 36, 52 et 107, transmise par l'expert des Pays-Bas (document sans cote n° 4) et reproduite ci-dessous. Il a été décidé de transmettre les rectificatifs proposés au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2002, respectivement en tant que projet de rectificatif 1 au complément 7 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 36, projet de rectificatif 1 au complément 5 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 52 et projet de rectificatif 1 au complément 3 au Règlement n° 107.

Règlements n^{os} 36, 52 et 107

Paragraphe 5.5.6.3, modifier comme suit:

«... dans les composants ou les systèmes électroniques. Dans ce cas, le fabricant doit communiquer tous les renseignements techniques pertinents au service technique chargé d'effectuer les essais si ce dernier lui en fait la demande.»

10. L'expert de l'Allemagne a présenté une proposition visant à mieux définir l'intrusion admissible d'une partie de la structure dans l'espace réservé aux sièges des voyageurs (document sans cote n° 6). Afin que cette proposition puisse être examinée, le GRSG a demandé au secrétariat de faire distribuer le document sans cote n° 6 sous une cote officielle pour sa prochaine session.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/21, TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/2002/2 et documents sans cote n^{os} 7, 12 et 17 (voir annexe 1 du présent rapport)

11. En ce qui concerne l'accessibilité (TRANS/WP.29/GRSG/1999/21 et Add.1 et document sans cote n° 17), le GRSG a fait observer que cette question avait été examinée au titre du Règlement n° 36 (voir par. 4 ci-dessus).

12. Ainsi que cela avait été convenu à la quatre-vingt-unième session (TRANS/WP.29/GRSG/60, par. 13), l'expert de la Fédération de Russie a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/2 et l'expert de l'Espagne le document sans cote n° 12, documents qui expliquent tous deux quand la porte du conducteur peut être considérée comme une issue de secours pour les voyageurs. Le GRSG a estimé que la proposition de l'Espagne était plus détaillée mais qu'elle gagnerait à contenir quelques explications supplémentaires sur le déplacement du dispositif d'essai. Le GRSG a décidé d'examiner les deux propositions ensemble lors de sa prochaine session et a demandé à l'expert de l'Espagne de fournir au secrétariat une version mise à jour de sa proposition pour qu'elle puisse être distribuée sous une cote officielle à sa session d'octobre 2002.

13. L'expert de l'Allemagne a présenté une proposition comparable à celle relative au Règlement n° 36, visant à mieux définir l'intrusion admissible d'une partie de la structure dans l'espace réservé aux sièges des voyageurs (document sans cote n° 7). Afin que cette proposition puisse être examinée, le GRSG a prié le secrétariat de faire distribuer le document sans cote n° 7 sous une cote officielle pour sa prochaine session.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/2001/13 et documents sans cote n°s 8 et 18 (voir annexe 1 du présent rapport)

14. En ce qui concerne l'accessibilité (TRANS/WP.29/GRSG/1999/22 et Add.1 et document sans cote n° 18), le GRSG a fait remarquer que cette question avait été examinée à propos du Règlement n° 36 (voir par. 4 ci-dessus).

15. En ce qui concerne le document sans cote n° 8 (intrusion admissible d'une partie de la structure), le GRSG a demandé au secrétariat de le faire distribuer sous une cote officielle pour examen lors de sa quatre-vingt-troisième session.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2001/5, TRANS/WP.29/GRSG/2001/6, TRANS/WP.29/GRSG/2001/14, TRANS/WP.29/GRSG/2001/18, et documents sans cote n° 2 et 5 (voir annexe 1 du présent rapport)

16. L'expert de la Hongrie, qui préside le groupe informel chargé de l'extension du Règlement n° 66, a rendu compte au GRSG des progrès réalisés pendant la réunion de son groupe à Francfort, les 22 et 23 novembre 2001 (document sans cote n° 2).

17. Il a indiqué que le groupe informel avait examiné le document de synthèse de la révision du Règlement n° 66 ainsi que les questions suivantes: détermination du centre de gravité, essai de charge quasi-statique de sections de caisse, méthode de calcul quasi-statique fondée sur l'essai d'éléments, application de l'essai du pendule à des sections de caisse, points de vue sur la description structurelle de la superstructure et effets des voyageurs portant une ceinture sur la superstructure.

18. En ce qui concerne les effets sur la superstructure des voyageurs portant une ceinture, l'expert de l'Espagne a présenté les résultats d'une recherche menée dans son pays sur trois séries d'essais de retournement avec des sections de caisse identiques. La première série d'essais a été effectuée sans voyageurs, la seconde avec des voyageurs portant des ceintures de sécurité trois points et la troisième avec des voyageurs ne portant pas de ceinture. Le GRSG a constaté que dans la première et la troisième série d'essais, la déformation de la superstructure était très semblable mais que dans la deuxième série d'essais la déformation de la structure était nettement plus importante. L'expert a formellement affirmé que, dans le second cas, la structure n'était pas conforme au Règlement n° 66 en ce qui concerne l'espace de survie.

19. Le Président du groupe informel a annoncé au GRSG qu'une nouvelle réunion était programmée pour les 13 et 14 mai 2002 à Barcelone, au cours de laquelle les résultats des recherches mentionnées au paragraphe 18 ci-dessus seraient examinés dans le détail. Il a ajouté qu'une réunion supplémentaire serait peut-être nécessaire pour achever le travail. Le GRSG a félicité le groupe informel du travail accompli et a décidé que ses travaux devraient déboucher sur un document regroupant tous les amendements au Règlement n° 66, qui lui serait transmis pour examen.

20. L'expert du Royaume-Uni a présenté, au nom du groupe informel, un résumé des résultats de ses travaux (document sans cote n° 5). Il a expliqué au GRSG que le document en question remplaçait les documents TRANS/WP.29/GRSG/2001/5, TRANS/WP.29/GRSG/2001/6, TRANS/WP.29/GRSG/2001/14 et TRANS/WP.29/GRSG/2001/18 et que, une fois que le groupe informel aurait achevé ses travaux, une version finale révisée du Règlement n° 66 serait transmise au GRSG pour examen.

21. À la demande de l'expert de la Communauté européenne, l'expert de la Hongrie a précisé que le champ d'application du Règlement n° 66 n'avait pas été modifié pour englober les autocars de petite dimension. Il a précisé que le groupe informel examinerait l'inclusion de ces véhicules dans le champ d'application du Règlement si le GRSG le chargeait de cette tâche.

RÈGLEMENT N° 43 (Vitrages de sécurité)

a) Extension

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/4, TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/1999/30, TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1, et document sans cote n° 3 (voir annexe 1 du présent rapport)

22. Comme convenu lors de la quatre-vingt-unième session (TRANS/WP.29/GRSG/60, par. 30), l'expert du CLEPA a présenté le document sans cote n° 3, qui regroupait et remplaçait les documents TRANS/WP.29/GRSG/1999/4, TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 et Add.1 et TRANS/WP.29/GRSG/2001/8/Rev.1. Le GRSG a examiné et adopté la proposition reproduite à l'annexe 2 du présent rapport et a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de novembre 2002, en tant que projet de complément 7 au Règlement n° 43.

23. L'expert de la Communauté européenne a demandé que l'on insère dans la proposition adoptée (voir par. 22 ci-dessus) une marque d'identification pour les vitrages de sécurité ayant un facteur de transmission régulière de la lumière inférieur à 30 %. Le GRSG a précisé que l'examen de la proposition visant à imposer un facteur minimum de 30 % en arrière du montant milieu avait été remis à plus tard et que la marque d'identification en question n'était pas nécessaire en l'état actuel d'avancement du Règlement. À ce propos, l'expert du Royaume-Uni a informé le GRSG qu'une recherche avait été entreprise dans son pays sur les besoins des conducteurs d'automobile et de motocycle en matière de qualité de champ de vision. Il a indiqué qu'un rapport pouvait être consulté sur Internet à l'adresse suivante: www.ice.co.uk. Une des principales conclusions du rapport était que, aussi longtemps que le facteur de transmission de la lumière n'était pas ramené à un niveau compris entre 49 et 33,4 %, la capacité de détection d'éventuels dangers de la circulation, compte tenu des diverses conditions

d'éclairage, n'était pas compromise. Il a en outre précisé que cette recherche portait principalement sur les écrans de casque de motocycliste.

24. En ce qui concerne l'utilisation de la fausse tête (TRANS/WP.29/GRSG/1999/4), l'expert de l'Allemagne a expliqué que personne ne s'était mis en rapport avec lui en vue de la collaboration qui avait été demandée par le GRSG lors de la précédente session (TRANS/WP.29/GRSG/60, par. 26 et 27). Le GRSG a décidé de maintenir la proposition relative au nouveau modèle de fausse tête à l'ordre du jour de la prochaine session.

25. L'expert du CLEPA a retiré la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/30.

26. L'expert de l'Allemagne a informé le GRSG qu'il avait relevé plusieurs erreurs dans l'actuelle version du Règlement, erreurs qu'il avait l'intention de communiquer au secrétariat, afin qu'une proposition de rectificatif soit soumise à la prochaine session. En outre, il a offert son aide en vue de l'élaboration d'une version révisée du Règlement n° 43.

b) Projet de règlement technique mondial (rtm)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/29 et document sans cote n° 7 (soumis à la quatre-vingt-unième session)

27. L'expert du Canada a formellement demandé que la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/29 ne soit pas examinée par le GRSG, étant donné qu'elle avait été soumise par la CLEPA, qui n'était pas Partie contractante à l'Accord de 1998. Il a en outre demandé avec insistance de pouvoir disposer, avant l'examen d'un rtm, d'une étude comparative sur les prescriptions en vigueur sur ce sujet dans le monde. L'expert de la CLEPA a expliqué que les prescriptions les plus utiles dans ce domaine faisaient déjà l'objet d'une comparaison dans le document sans cote n° 7 qui avait été soumis à la quatre-vingt-unième session et partiellement examiné à cette occasion. L'expert de l'Allemagne a annoncé son intention de lancer une proposition de rtm sur les vitrages de sécurité.

28. Le GRSG a poursuivi l'examen du document sans cote n° 7 soumis à la quatre-vingt-unième session, notamment les points concernant l'essai de résistance à l'impact à l'aide de la bille de 227 g, l'essai de résistance à l'impact avec le sac de 4,99 kg, l'essai d'abrasion, le coefficient de transmission de la lumière, la qualité optique et l'essai de fragmentation. L'expert du Canada a indiqué que son pays avait adopté la norme ANSI Z26 et qu'il devait maintenant vérifier si la solution proposée dans le document sans cote n° 7 était acceptable par son pays. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué que son pays était dans le même cas puisqu'il avait l'intention lui aussi d'adopter dans un avenir proche la norme ANSI Z26.

29. Le GRSG a décidé d'attendre la proposition promise par l'Allemagne et a remercié l'expert de la CLEPA d'avoir offert sa collaboration. Il a néanmoins demandé qu'un groupe informel soit créé pour examiner l'élaboration du rtm. Le Président a précisé qu'il demanderait au WP.29 l'autorisation de créer ce groupe informel lors de sa session de juin 2002.

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

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1

30. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1, qui contenait les propositions en suspens concernant l'immobilisation contrôlée des véhicules à la suite d'une utilisation non autorisée. Les experts de la France, de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suède ont réaffirmé leurs réserves à l'idée de l'immobilisation d'un véhicule à distance et se sont déclarés opposés au paragraphe 8.2.12 de la proposition.

31. Malgré cette opposition, le GRSG a examiné le document en question et a décidé en principe que l'amendement à l'ancien paragraphe 8.3.4.1 n'était pas nécessaire et que la proposition d'amendement du deuxième paragraphe 8.3.4.2 devrait se lire comme suit: «ajouter un nouveau paragraphe 8.3.4.2». La question du délai d'attente de cinq minutes à l'arrêt avant l'immobilisation contrôlée et de l'amendement du premier paragraphe 8.3.4.2 ont été laissés en suspens pour la session suivante.

32. L'expert de l'Allemagne a annoncé son intention de soumettre une nouvelle proposition à ce sujet à la prochaine session. Pour sa part, l'expert du Royaume-Uni a fait savoir qu'il envisagerait de retirer sa proposition si l'Allemagne acceptait de reprendre ses grandes idées dans sa nouvelle proposition.

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 97

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2001/17/Rev.1

33. Le GRSG a noté que la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/17/Rev.1 s'apparentait à celle contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1 et il a donc décidé de lui appliquer les mêmes conclusions (voir par. 30 à 32 ci-dessus). L'expert du Royaume-Uni a néanmoins annoncé qu'il communiquerait au secrétariat des modifications de forme à cette proposition.

QUESTIONS DIVERSES

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.5 et TRANS/WP.29/2002/29.

34. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/19/Rev.5, avec les amendements reproduits ci-dessous. Il a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2002.

Paragraphe 5.1.3, modifier comme suit:

«... aussi courte que possible. Ils doivent néanmoins être placés aussi près que possible de la commande multifonctions.»

Tableau 1

Point 21, colonne 2, remplacer [«ISO K.05»] par le symbole ISO correspondant.

Note du secrétariat: L'ISO a communiqué au secrétariat le format électronique du symbole ci-dessous.



Point 24, colonnes 2 et 4, remplacer l'essai actuel par un renvoi à une nouvelle note de bas de page, la note 13/, et ajouter cette note, ainsi conçue:

13/ Le compteur de vitesse doit avoir reçu une homologation de type conformément au Règlement n° 39.

35. En ce qui concerne la proposition de règlement technique mondial (rtm), l'expert du Canada a présenté le document TRANS/WP.29/2002/29, que le WP.29/AC.3 avait accepté d'examiner à sa session de mars 2002 (TRANS/WP.29/841, par. 168). L'expert a indiqué que, puisque le WP.29 avait accepté que le modèle de rtm contenu dans le document TRANS/WP.29/2002/25 puisse servir de référence (TRANS/WP.29/841, par. 110), il allait soumettre une proposition modifiée à la prochaine session.

36. À propos de la question du compteur de vitesse, plusieurs experts ont proposé l'élaboration d'un rtm sur cette question, calqué sur le Règlement n° 39. En ce qui concerne le symbole du coussin gonflable pour passagers, le GRSG a adopté la solution proposée au paragraphe 34.

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

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

37. À la suite de la décision prise par le WP.29 à sa cent vingt-sixième session d'accorder la priorité à l'élaboration de règlements techniques mondiaux (TRANS/WP.29/841, par. 109 et annexe 4), le GRSG a décidé de retirer ce point de son ordre du jour.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19, TRANS/WP.29/GRSG/2002/1 et documents sans cote n°s 13 et 14 (voir annexe 1 du présent rapport).

38. L'expert de la France a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/1, qui contenait une proposition visant à inclure dans le texte du projet de règlement la notion de montants avant secondaires et les prescriptions correspondantes. Le GRSG a décidé qu'il examinerait ce document en même temps que la proposition principale, qui est contenue dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/19.

39. L'expert du Japon a présenté le document sans cote n° 14, qui contenait des amendements au document TRANS/WP.29/GRSG/2000/19. Afin de permettre un examen détaillé de ce document et de l'examiner parallèlement à la proposition principale, le GRSG a demandé au secrétariat de le faire distribuer sous une cote officielle à sa prochaine session.

40. Le GRSG a examiné brièvement le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/19 et il a indiqué que, dans un premier temps, le champ d'application du nouveau règlement serait limité aux véhicules de la catégorie M1, à l'image de la directive correspondante de l'Union européenne. Afin de résoudre le problème posé par le paragraphe 2.6, l'expert de la République tchèque a proposé qu'il soit modifié comme suit:

Paragraphe 2.6, modifier comme suit:

«2.6 “Angle d'inclinaison du dossier”, on entend l'angle de la ligne définie ...»

41. Le GRSG a décidé de supprimer tous les crochets de la proposition, à l'exception de ceux du paragraphe 9.1, où c'est le texte figurant entre crochets qui devrait être supprimé. Plusieurs amendements ont été proposés et, en ce qui concerne l'annexe 4, il a été décidé qu'elle serait examinée en détail à la session d'octobre 2002.

42. Compte tenu des observations et des décisions ci-dessus, l'expert de la Belgique a proposé d'établir à l'intention de la prochaine session du GRSG une version révisée de la proposition.

43. L'expert du Japon a présenté le document sans cote n° 13, qui expose non seulement le point de vue du Japon sur le champ de vision direct et indirect du conducteur, mais aussi la nécessité d'inclure dans le règlement la prescription relative au piquet d'un mètre. Il a rappelé l'intervention qu'il avait faite lors de la précédente session (TRANS/WP.29/GRSG/60, par. 50). Le GRSG a remercié le représentant du Japon de ses explications sur la position de son pays et a décidé de poursuivre l'examen du document sans cote n° 13 à sa session d'octobre 2002.

d) Règlement n° 105 (Véhicules transportant des marchandises dangereuses)

Document: TRANS/WP.15/2002/5.

44. Le secrétariat du WP.15 a présenté le document TRANS/WP.15/2002/5, qui contient une proposition que le WP.15 doit examiner à sa session de mai 2002. Cette proposition vise à ajouter dans l'ADR un renvoi à la Directive 2001/56/CE du Parlement européen et du Conseil, relative aux prescriptions applicables aux chauffages à combustion. Le secrétariat du WP.15 a proposé que, plutôt que d'insérer dans l'ADR un renvoi à la Directive en question, on pourrait inclure ces prescriptions dans le Règlement n° 105 ou dans un nouveau règlement relevant de l'Accord de 1958.

45. L'expert de l'OICA a dit qu'il serait plutôt favorable à l'idée d'un nouvel accord. Le Président a proposé que l'on attende la réaction du WP.15 et que, en cas d'acceptation, on consulte le WP.29 lors de sa session de juin 2002 pour savoir s'il faut insérer les prescriptions de la Directive de l'Union européenne dans le Règlement n° 105 ou s'il faut créer un nouveau règlement. Dans la seconde hypothèse, l'expert de l'OICA s'est proposé pour élaborer ce nouveau règlement.

e) Amendement à la Convention de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière et aux Accords européens de 1971 les complétant

Document: TRANS/WP.1/2001/34.

46. L'expert de l'IMMA a rappelé au GRSG que le WP.29 avait, à sa session de novembre 2001, décidé de lui transmettre la proposition contenue dans le document TRANS/WP.1/2001/34, qui contenait une mise à jour des définitions des cyclomoteurs et des motos contenues dans la Convention de 1968 sur la circulation routière, afin que le Groupe de travail les examine et qu'il précise au WP.1 si elles lui paraissaient acceptables.

47. Le GRSG a adopté les définitions proposées dans le document TRANS/WP.1/2001/34, telles qu'amendées ci-dessous. Le GRSG a décidé d'en communiquer les résultats au WP.1 et d'informer le WP.29 de la décision prise.

3.3 Définition d'un motorcycle

Modifier l'alinéa *n* comme suit:

«... est supérieur à 45 km/h et/ou qui est équipé d'un moteur ... s'il est à combustion interne, [ou dont la puissance maximale nominale continue...]

3.4 Définition d'un tricycle

Ajouter une nouvelle définition (ab)

«... est supérieur à 45 km/h ou dont la cylindrée ... moteur à combustion interne, [ou dont la puissance maximale...]

3.6 Définition d'un quadricycle

Ajouter une nouvelle définition (ad):

«(ad) le terme "quadricycle" désigne un véhicule, autre qu'un quadricycle léger, équipé de quatre roues...]

f) Extension du Règlement n° 34 (Prévention des incendies)

Documents: TRANS/WP.29/2002/14 et documents sans cote n°s 9, 11 et 19 (voir annexe I du présent rapport).

48. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/2002/14, qui n'avait pas pu être examiné par le WP.29 en mars 2002 (TRANS/WP.29/841, par. 3 et 6) à cause de la question de l'éventuel déversement de gazole. Le document sans cote n° 11, transmis par l'expert de la FEMA soulève aussi cette question. Afin de la résoudre, l'expert des Pays-Bas a soumis le document sans cote n° 9, qui propose deux solutions. Après que le GRSG eut examiné ces deux solutions, l'expert des Pays-Bas a soumis un autre document sans cote, le n° 19, qui propose une troisième solution. Pour finir, le GRSG a adopté la solution qui est reproduite ci-dessous, en tant que rectificatif 1 à la proposition de projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 34.

Paragraphe 5.9.1.1.3, modifier comme suit:

«... que lorsque celui-ci est verrouillé. Cependant, un bouchon de réservoir retenu par une bride ou une chaînette n'est pas suffisant pour les véhicules autres que ceux des catégories M1 et N1.»

49. Afin d'adopter la proposition de projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 34 dès que possible, le GRSG a décidé de transmettre le document TRANS/WP.29/2002/14 au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de juin 2002 en même temps que le texte actuel, et de transmettre la proposition de projet de rectificatif (voir par. 48 ci-dessus) au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de novembre 2002. Les experts de la Communauté européenne ont été priés d'informer ceux qui seront chargés de les représenter à la réunion de coordination prévue avant la session de juin 2002 du WP.29 que la solution adoptée résoudrait le problème du déversement de gazole.

g) Réunion informelle sur les tâches communes

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

51. Il a informé le GRSG que le groupe informel avait adopté le rapport de sa troisième session. Il a en outre rendu compte des travaux de la réunion spéciale qui s'était tenue à Ottawa. En ce qui concerne l'examen du projet de règlement technique mondial «0», il a rendu compte des questions toujours en suspens: définition d'une nouvelle sous-catégorie pour les véhicules de transport de marchandises de la classe 2, formule permettant de distinguer les véhicules de la classe 1 (voitures particulières pouvant transporter jusqu'à neuf personnes) et ceux de la classe 2 (véhicules utilitaires et véhicules de transport de voyageurs contenant plus de neuf personnes), définition d'une place assise, définition des véhicules à usages spéciaux et extension du projet de règlement technique mondial aux motocycles.

52. Il a annoncé qu'un groupe de rédaction restreint allait examiner les questions restées en suspens mentionnées ci-dessus et que des experts des États-Unis d'Amérique, de la Communauté européenne, du Japon, du Canada, de l'Italie, du Royaume-Uni et de l'OICA s'étaient portés volontaires pour y participer. Il a précisé que compte tenu du calendrier prévu, le groupe de rédaction devrait pouvoir parvenir à un accord vers la fin du mois de mai 2002 et une proposition formelle devrait pouvoir être transmise au GRSG à temps pour qu'il l'examine à sa session d'octobre 2002.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

53. Le GRSG a décidé que, pour sa quatre-vingt-troisième session (15-18 octobre 2002), il tiendrait une fois encore, avant la session proprement dite, une réunion informelle qui serait inscrite à l'ordre du jour.

a) Réunion informelle sur les tâches communes

Elle se tiendra à Genève du mardi 15 octobre (14 h 30) au mercredi 16 octobre (12 h 30) 2002. Les services d'interprétation seront assurés et les discussions porteront sur le sujet suivant:

Examen final du projet de règlement technique mondial n° 0.

b) Quatre-vingt-troisième session du GRSG proprement dite

Elle se tiendra à Genève du 16 octobre (14 h 30) au 18 octobre (12 h 30) 2002^{2, 3}. Son ordre du jour provisoire a été arrêté comme suit:

1. Extension du Règlement n° 36 (Véhicules de transport en commun) de grandes dimensions.
2. Extension du Règlement n° 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité des catégories M2 et M3).
3. Extension du Règlement n° 107 (Véhicules à deux étages pour le transport des voyageurs).
4. Extension du Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure).
5. Vitrages de sécurité.
 - 5.1 Extension du Règlement n° 43.
 - 5.2 Règlement technique mondial.
6. Extension du nouveau projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée.
7. Extension du Règlement n° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules).
8. Questions diverses.
 - 8.1 Nouveau projet de règlement mondial sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs.

² Pour des raisons d'économie, il a été décidé que les documents officiels expédiés par courrier avant la session, par courrier électronique ou par l'intermédiaire du site Internet de la CEE (<http://www.unece.org/trnas/main/welcwp29.htm>) ne seront plus distribués en salle. Les délégations sont donc priées de bien vouloir venir à la réunion munies de leur exemplaire des documents.

³ Dans le souci de faciliter la participation des experts aux débats qui les concernent, les points de l'ordre du jour devraient être examinés dans l'ordre.

- 8.2 Nouveau projet de règlement sur le champ de vision des conducteurs de véhicules automobiles.
 - 8.3 Règlement n° 105 (Véhicules de transport de marchandises dangereuses).
 - 8.4 Extincteurs d'incendie.
 - 8.5 Rapport du groupe informel sur les tâches communes et examen du projet de règlement technique mondial n° 0.
-

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT
LA QUATRE-VINGT-DEUXIÈME SESSION

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
1.	Fédération de Russie	1.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 36
2.	Hongrie	4.	A	Report about the Ad-Hoc Expert Group (AHEG) meeting dealing with the development of Regulation No. 66
3.	CLEPA	5.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 43
4.	Pays-Bas	1.	A	Remarks to document TRANS/WP.29/2002/15
5.	Hongrie	4.	A	Review and revision of UN-ECE Regulation 66. Consolidated document presenting the work to date of the ad-hoc expert group
6.	Allemagne	1.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 36
7.	Allemagne	2.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 52
8.	Allemagne	3.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107
9.	Pays-Bas	8.6	A	Regulation 34 (prevention of fire risks)
10.	OICA	3.	A	Proposal for a revision to Regulation No. 107
11.	FEMA	8.6	A	Considerations from the user regarding Regulation 34. Diesel spillage
12.	Espagne	2.	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 52

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>
13.	Japon	8.3	A	Reflecting Japan's forward vision and side vision requirements (1m pole requirements in ECE Regulations)
14.	Japon	8.3	A	Proposed additions to GRSG/2000/19 visibility requirements
15.	Royaume-Uni	1., 2. et 3.	A	Proposal for a revision to Regulations Nos. 36, 52 and 107
16.	Royaume-Uni	1.	A	Proposal for a revision to Regulation No. 36
17.	Royaume-Uni	2.	A	Proposal for a revision to Regulation No. 52
18.	Royaume-Uni	3.	A	Proposal for a revision to Regulation No. 107
19.	Pays-Bas	8.6	A	Proposal to amend document TRANS/WP.29/2002/14 relating to Regulation No. 34 on fire risks

Annexe 2

PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 43 ADOPTÉ PAR LE GRSG
À SA QUATRE-VINGT-DEUXIÈME SESSION

Titre du Règlement, modifier comme suit:

«PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION
DES VITRAGES DE SÉCURITÉ ET DE L'INSTALLATION
DE CES VITRAGES SUR LES VÉHICULES»

Table des matières, annexes, modifier comme suit:

«Annexe 1 – ...

Annexe 1A – Communication concernant l'homologation (ou l'extension, ou le refus ou le retrait d'une homologation ou l'arrêt définitif de la production) d'un type de véhicule en ce qui concerne ses vitrages de sécurité

Annexe 2A – Exemples de marque d'homologation pour les composants

Annexe 2B – Exemples de marque d'homologation pour les véhicules

...

Annexe 21 – Dispositions concernant l'installation des vitrages de sécurité sur les véhicules.»

Texte du Règlement,

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

«1.1 Le présent Règlement s'applique aux vitrages de sécurité destinés à être installés comme pare-brise ou comme autres vitres extérieures, ou comme cloisons intérieures sur les véhicules à moteur et leurs remorques, et à leur installation, à l'exclusion des glaces des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse et du tableau de bord, ainsi que des vitrages spéciaux à l'épreuve des balles.

Le présent Règlement ne s'applique pas aux doubles vitrages.»

Paragraphe 2.18, modifier comme suit:

«2.18 “Vitrages de sécurité situés dans le champ de vision du conducteur”»

2.18.1 “Vitrages de sécurité situés dans le champ de vision vers l'avant du conducteur”, tous les vitrages situés en avant d'un plan passant par le point R du conducteur et perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule et à travers lesquels le conducteur voit la route lorsqu'il conduit ou manœuvre le véhicule.

- 2.18.2 “Vitrages de sécurité situés dans le champ de vision indirecte du conducteur”, tous les vitrages situés en arrière d’un plan passant par le point R du conducteur et perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule et à travers lesquels le conducteur voit la route lorsqu’il conduit ou manœuvre le véhicule.»

Ajouter deux nouveaux paragraphes, comme suit:

- «2.24 “Type de véhicule”, du point de vue de l’installation des vitrages de sécurité, des véhicules d’une même catégorie, qui ne présentent pas de différence au moins sur les points principaux suivants:

Constructeur

Désignation de type attribuée par le constructeur

Aspects essentiels de la conception et de la construction.

- 2.25 “Angle du dossier”, l’angle d’inclinaison du torse défini à l’annexe 19 du présent Règlement.»

Paragraphe 3.1, modifier comme suit:

- «3.1 Homologation d’un type de vitrage

La demande d’homologation d’un type de vitrage est présentée...»

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes ainsi conçus:

- «3.4 Homologation d’un type de véhicule

La demande d’homologation d’un type de véhicule en ce qui concerne l’installation de ses vitrages de sécurité doit être soumise par le constructeur du véhicule ou par son mandataire dûment accrédité.

- 3.5 La demande doit être accompagnée des documents mentionnés ci-après en triple exemplaire, et des indications suivantes:

- 3.5.1 Schémas du véhicule à une échelle appropriée, faisant apparaître:

- 3.5.1.1 La position du pare-brise par rapport au point R du véhicule,

- 3.5.1.2 L’angle d’inclinaison du pare-brise,

- 3.5.1.3 L’angle d’inclinaison du dossier du siège;

- 3.5.2 Caractéristiques techniques du pare-brise et de tous les autres vitrages, et en particulier:

- 3.5.2.1 Matériaux utilisés,

3.5.2.2 Numéros d'homologation,

3.5.2.3 Tous symboles complémentaires visés au paragraphe 5.5.

3.6 Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.»

Paragraphe 5.1, modifier comme suit:

«5.1 Homologation d'un type de vitrage

Lorsque les échantillons présentés à l'homologation...»

Paragraphe 5.5.2, modifier comme suit:

«5.5.2 V: s'il s'agit d'un vitrage dont le facteur de transmission régulière de la lumière est inférieur à 70 %.»

Paragraphe 5.5.5, modifier comme suit:

«... peu ou pas exposés à un choc de la tête.

En outre, pour les vitres en plastique qui ont été soumises aux essais de résistance à l'abrasion décrits au paragraphe 4 de l'annexe 3, les symboles ci-après doivent être apposés selon le cas:

/L pour les vitres dont le facteur de diffusion ne dépasse pas 2 % après 1 000 cycles sur la surface extérieure, ni 4 % après 100 cycles sur la surface intérieure (voir le paragraphe 6.1.3.1 des annexes 14 et 16);

/M pour les vitres dont le facteur de diffusion ne dépasse pas 10 % après 500 cycles sur la surface extérieure, ni 4 % après 100 cycles sur la surface intérieure (voir le paragraphe 6.1.3.2 des annexes 14 et 16).»

Paragraphe 5.5.7, modifier comme suit:

«... d'un double vitrage en plastique rigide. L'application doit en outre être indiquée par le symbole suivant:

/A pour les vitrages faisant face vers l'avant;

/B pour les vitrages latéraux, arrière et de toit;

/C pour les vitrages peu ou pas exposés à un choc de la tête.

En outre, pour les vitrages en plastique qui ont été soumis aux essais de résistance à l'abrasion décrits au paragraphe 4 de l'annexe 3, les symboles ci-après doivent être apposés selon le cas:

- /L pour les vitres dont le facteur de diffusion ne dépasse pas 2 % après 1 000 cycles sur la surface extérieure, ni 4 % après 100 cycles sur la surface intérieure (voir le paragraphe 6.1.3.1 de l'annexe 16);
- /M pour les vitres dont le facteur de diffusion ne dépasse pas 10 % après 500 cycles sur la surface extérieure, ni 4 % après 100 cycles sur la surface intérieure (voir le paragraphe 6.1.3.2 de l'annexe 16).»

Paragraphe 5.6, modifier comme suit:

- «5.6 La marque et le symbole d'homologation doivent être clairement lisibles et être indélébiles. Les symboles supplémentaires doivent être intégrés à la marque d'homologation.»

Paragraphe 5.7, modifier comme suit:

- «5.7 L'annexe 2A du présent Règlement donne des exemples de marque d'homologation.»

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes ainsi conçus:

- «5.8 Homologation d'un type de véhicule
- Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions de l'annexe 21 du présent Règlement, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 5.9 À chaque type homologué il est attribué un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 00 pour le Règlement dans sa forme originale) indiquent la série d'amendements contenant les principales modifications techniques les plus récentes apportées au Règlement à la date où l'homologation est délivrée. La même Partie contractante ne peut pas attribuer le même numéro à un autre type de véhicule tel qu'il est défini au paragraphe 2.24 ci-dessus.
- 5.10 L'homologation, l'extension d'homologation ou le refus ou le retrait d'homologation ou l'arrêt définitif de la production d'un type de véhicule en application du présent Règlement est notifié(e) aux Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche conforme au modèle de l'annexe 1A du présent Règlement.
- 5.11 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit bien accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée:

- 5.11.1 D'un cercle contenant la lettre E suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation¹;
- 5.11.2 Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre R, d'un tiret et du numéro d'homologation, à droite du cercle mentionné au paragraphe 5.11.1.
- 5.12 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un ou de plusieurs autres règlements annexés à l'Accord dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole mentionné au paragraphe 5.11.1; en pareil cas, les numéros de règlements et symboles additionnels de tous les règlements en application desquels l'homologation a été accordée dans ce pays sont inscrits en colonne à droite du symbole précité.
- 5.13 La marque d'homologation doit être bien lisible et indélébile.
- 5.14 La marque d'homologation doit être inscrite sur la plaque signalétique du véhicule apposée par le constructeur ou à proximité de celle-ci.
- 5.15 L'annexe 2B du présent Règlement donne des exemples de marque d'homologation.

¹ Voir note 1 du paragraphe 5.4.1.»

Ajouter une nouvelle annexe 1A, se lisant comme suit:

«Annexe 1A

[format maximal: A4 (210 x 297 mm)]

COMMUNICATION

De (nom de l'administration):



.....
.....
.....

L'HOMOLOGATION
L'EXTENSION D'HOMOLOGATION
LE REFUS D'HOMOLOGATION
LE RETRAIT D'HOMOLOGATION
L'ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne ses vitrages de sécurité en application du Règlement n° 43.

Homologation n° Extension n°

1. Marque (nom du constructeur) du véhicule:
2. Type, le cas échéant, et dénomination commerciale du véhicule:
.....
3. Nom et adresse du constructeur:
4. Nom et adresse de son mandataire, le cas échéant:
.....
5. Description du type des vitrages employés:
 - 5.1 pour les pare-brise:
 - 5.2.1 pour les vitres latérales avant:
 - 5.2.2 pour les vitres latérales arrière:
 - 5.3 pour les vitres arrière:
 - 5.4 pour les toits ouvrants:

- 5.5 pour les autres vitres:
6. Marque d'homologation CEE du pare-brise:
7. Marque(s) d'homologation CEE:
- 7.1.1 des vitres latérales avant:
- 7.1.2 des vitres latérales arrière:.....
- 7.2 des vitres arrière:
- 7.3 des toits ouvrants:.....
- 7.4 des autres vitres:.....
8. Les prescriptions d'installation ont été/n'ont pas été² respectées.
9. Véhicule présenté à l'homologation le:
10. Service technique chargé des essais d'homologation:
-
11. Date du procès-verbal d'essai:
12. Numéro du procès-verbal d'essai:.....
13. Homologation accordée/refusée/étendue/retirée²
14. Motif(s) de l'extension d'homologation:
15. Observations:
16. Lieu:
17. Date:
18. Signature:
19. On trouvera en annexe la liste des documents déposés auprès des services administratifs ayant accordé l'homologation, qui peuvent être obtenus sur demande.

¹ Numéro distinctif du pays qui a délivré/étendu/refusé/retiré l'homologation (voir les dispositions relatives à l'homologation dans le Règlement).

² Biffer les mentions inutiles.»

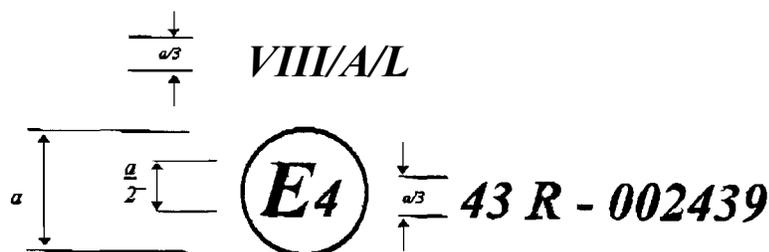
Annexe 2, modifier le titre comme suit:

«Annexe 2A

EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION POUR LES COMPOSANTS
(voir le paragraphe 5.5 du présent Règlement)»

Exemple intitulé «Vitrages en plastique rigide autres que le pare-brise», modifier comme suit:

«



a = 8 mm min.

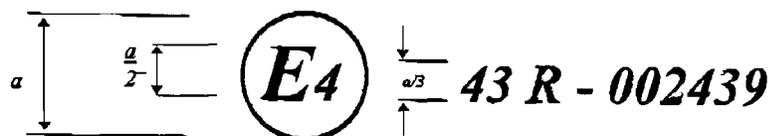
La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur une vitre en plastique rigide faisant face vers l'avant dont le facteur de diffusion de la lumière ne dépasse pas 2 % après 1 000 cycles sur sa surface extérieure, ni 4 % après 100 cycles sur sa surface intérieure, indique que le composant en question a été homologué aux Pays-Bas (E4) en application du Règlement n° 43 sous le numéro d'homologation 002439. Ce numéro indique que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement n° 43.»

Ajouter une nouvelle annexe 2B, ainsi conçue:

«Annexe 2B

EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION POUR LES VÉHICULES

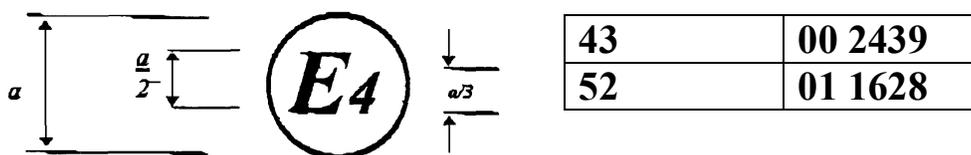
MODÈLE A (voir le paragraphe 5.11 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de véhicule en question a été homologué, en ce qui concerne l'installation des vitrages, aux Pays-Bas (E4) en application du Règlement n° 43. Ce numéro indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement n° 43.

MODÈLE B (voir le paragraphe 5.12 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de véhicule en question a été homologué aux Pays-Bas (E4) en application des Règlements n^{os} 43 et 52³. Les numéros d'homologation indiquent qu'à la date de délivrance des homologations respectives, le Règlement n^o 43 était sous sa forme originale et le Règlement n^o 52 incluait la série 01 d'amendements.

³ Le deuxième numéro est seulement donné à titre d'exemple.»

Annexe 3,

Paragraphe 9.1.4, modifier comme suit:

«9.1.4 Le facteur de transmission régulière de la lumière doit être mesuré conformément au paragraphe 9.1.2 de la présente annexe et le résultat enregistré. Dans le cas d'un pare-brise, il ne doit pas être inférieur à 75 %. Dans le cas des vitres autres qu'un pare-brise, les prescriptions sont indiquées à l'annexe 21.»

Paragraphe 9.1.4.1 et 9.1.4.2, supprimer.

Annexes 14 et 16,

Paragraphe 6.1.3 à 6.1.3.2, modifier comme suit:

«6.1.3 Interprétation des résultats

6.1.3.1 Dans le cas des vitrages de la classe L, on considère que l'essai d'abrasion a donné un résultat satisfaisant si le facteur total de dispersion après abrasion ne dépasse pas 2 % après 1 000 cycles sur la surface extérieure de l'échantillon, ni 4 % après 100 cycles sur sa surface intérieure.

6.1.3.2 Dans le cas des vitrages de la classe M, on considère que l'essai d'abrasion a donné un résultat satisfaisant si le facteur total de dispersion après abrasion ne dépasse pas 10 % après 500 cycles sur la surface extérieure de l'échantillon, ni 4 % après 100 cycles sur sa surface intérieure.»

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«6.1.3.3 Dans le cas des toits ouvrants, aucun essai d'abrasion n'est prescrit.»

Ajouter une nouvelle annexe, ainsi conçue:

«Annexe 21

PRESCRIPTIONS CONCERNANT L'INSTALLATION
DES VITRAGES DE SÉCURITÉ SUR LES VÉHICULES

1. DOMAINE D'APPLICATION

La présente annexe énonce des dispositions concernant l'installation des vitrages de sécurité sur les véhicules des catégories M, N et O¹. Elle a pour objet de garantir un niveau élevé de sécurité aux occupants, et en particulier de garantir au conducteur une vision optimale dans toutes les conditions de circulation, non seulement vers l'avant, mais aussi vers l'arrière et latéralement.

Elle ne s'applique pas aux véhicules blindés tels qu'ils sont définis ci-après, au paragraphe 2.3.

2. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente annexe, on entend:

- 2.1 Par "véhicule", tout véhicule automobile et sa remorque, destiné à un usage routier, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, à l'exception des véhicules circulant sur voie ferrée et des engins mobiles non routiers;
- 2.2 Par "catégorie de véhicules", un groupe de véhicules relevant de la catégorie appropriée de la classification établie dans l'annexe 7 à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)¹;
- 2.3 Les termes "véhicule spécial", "autocaravane", "véhicule blindé", "ambulance", "corbillard", "décapotable", sont définis dans l'annexe 7 à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)¹;
- 2.4 Le terme "véhicule à deux étages" est défini au paragraphe 2.1.2 du Règlement n° 107.

3. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX VÉHICULES
DES CATÉGORIES M, N ET O

- 3.1 Les vitrages de sécurité doivent être installés de façon telle qu'en dépit des sollicitations auxquelles le véhicule est soumis dans les conditions normales de

¹ Document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2.

circulation, ils restent en place et continuent à assurer la vision et la sécurité des occupants du véhicule;

3.2 Les vitrages de sécurité doivent porter la marque d'homologation de type de composant appropriée, telle qu'elle est mentionnée au paragraphe 5.4 du présent Règlement, suivie lorsqu'il y a lieu, de l'un des symboles complémentaires visés au paragraphe 5.5.

4. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES S'APPLIQUANT AUX VÉHICULES DES CATÉGORIES M ET N¹

4.1 Pare-brise

4.1.1 Le facteur de transmission régulière de la lumière ne doit pas être inférieur à 75 %;

4.1.2 Le pare-brise doit être d'un type homologué pour le type de véhicule sur lequel il est destiné à être monté;

4.1.3 Le pare-brise doit être correctement monté par rapport au point "R" du conducteur du véhicule;

4.1.4 Les véhicules ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 40 km/h ne doivent pas être équipés d'un pare-brise en verre trempé.

4.2 Vitrages de sécurité autres que les pare-brise et les vitrages de cloison intérieure

4.2.1 Vitrage de sécurité situé dans le champ de vision du conducteur vers l'avant;

4.2.1.1 Le vitrage de sécurité situé dans le champ de vision du conducteur vers l'avant, tel qu'il est défini au paragraphe 2.18.1 du présent Règlement doit avoir un facteur de transmission régulière de la lumière d'au moins 70 %;

4.2.1.2 Les vitrages de sécurité en plastique doivent porter un symbole complémentaire B/L, défini aux paragraphes 5.5.5 et 5.5.7 du présent Règlement.

4.2.2 Vitrage de sécurité situé dans le champ de vision du conducteur vers l'arrière

4.2.2.1 Les vitrages de sécurité définis au paragraphe 2.18.2 du présent Règlement doivent avoir un facteur de transmission de la lumière d'au moins 70 %, mais si le véhicule est équipé de deux rétroviseurs extérieurs, cette valeur peut être inférieure à 70 % à condition que les vitrages portent le symbole supplémentaire V défini au paragraphe 5.5.2 du présent Règlement.

4.2.2.2 Les vitrages de sécurité en plastique doivent porter le symbole supplémentaire A/L ou B/L défini aux paragraphes 5.5.5 et 5.5.7 du présent Règlement. À défaut, le vitrage arrière du toit repliable des véhicules décapotables peut porter le symbole supplémentaire B/M.

Le vitrage arrière du toit repliable des véhicules décapotables peut être constitué d'une vitre en plastique souple.

4.2.3 Autre vitrage de sécurité

4.2.3.1 Les vitrages de sécurité non visés par la définition des paragraphes 2.18.1 et 2.18.2 du présent Règlement doivent porter le symbole supplémentaire V défini au paragraphe 5.5.2 du présent Règlement si le facteur de transmission de la lumière est inférieur à 70 %.

4.2.3.2 Les vitrages de sécurité en plastique doivent porter un des symboles supplémentaires définis aux paragraphes 5.5.5, 5.5.6 et 5.5.7 du présent Règlement. Cependant, lorsque le véhicule est conçu pour le transport de voyageurs, les symboles complémentaires C/L ou C/M ne sont pas autorisés aux endroits que la tête risque de venir heurter.

4.2.4 Exceptions

Dans le cas de vitrage de sécurité en plastique, les dispositions relatives à la résistance à l'abrasion figurant aux paragraphes 4.2.2.2 et 4.2.3.2 de la présente annexe ne s'appliquent aux véhicules ou aux emplacements de vitrage énumérés ci-dessous:

- a) Ambulances;
- b) Corbillards;
- c) Remorques, y compris les caravanes;
- d) Toits vitrés et vitrages situés sur le toit;
- e) Tous les vitrages de l'étage supérieur d'un véhicule à deux étages.

Aucun essai d'abrasion ni symbole correspondant n'est requis.

4.3 Prescriptions particulières

4.3.1 Tout vitrage orienté vers l'avant autre que le pare-brise doit être constitué soit de verre feuilleté soit d'une vitre en plastique portant le symbole complémentaire A, défini aux paragraphes 5.5.5 et 5.5.7 du présent Règlement.

4.3.2 Le paragraphe 4.3.1 ne s'applique pas aux véhicules ayant une vitesse maximale par construction inférieure à 40 km/h.»
