



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/68
1^{er} décembre 2005

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-NEUVIÈME SESSION**

(11-14 octobre 2005)

1. Le GRSG a tenu sa quatre-vingt-neuvième session du 11 octobre (après-midi) au 14 octobre 2005, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690), des experts des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Turquie. Des représentants de la Commission européenne (CE) y ont aussi participé, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et remorques (CLCCR) et Union internationale des transports routiers (IRU).
2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents sans cote distribués pendant la session.

RÈGLEMENT N° 36 (Véhicules de transport en commun de grande capacité)

Document: Document informel n° GRSG-89-11 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

3. Le GRSG a examiné le document n° GRSG-89-11 (annulant et remplaçant le document TRANS/WP.29/GRSG/64, annexe 4) et a demandé au secrétariat de distribuer ce document sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session. L'expert de l'Allemagne a annoncé qu'il présenterait une autre proposition pour le paragraphe 10.3.

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

Document: Document informel n° GRSG-89-13 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

4. Le GRSG a examiné le document informel n° GRSG-89-13 (annulant et remplaçant le document TRANS/WP.29/GRSG/64, annexe 4) et a demandé au secrétariat de le distribuer sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session. L'expert de l'Allemagne a annoncé qu'il présenterait une autre proposition pour le paragraphe 10.3.

RÈGLEMENT N° 66 (Résistance mécanique de la superstructure)

Documents: Documents informels n^{os} GRSG-89-6 et GRSG-89-7 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

5. Le GRSG a suivi avec intérêt la présentation par l'expert de la Hongrie du document informel n° GRSG-89-6 contenant une compilation de données sur les retournements d'autobus (282 accidents) établie à partir d'informations données dans les médias. Le GRSG a reconnu l'importance de la collecte et de l'examen de données sur les retournements d'autobus. Quelques experts ont toutefois exprimé des doutes sur la fiabilité de telle ou telle donnée. L'expert de l'OICA a exprimé des doutes sur l'exactitude des données et a estimé que les résultats de ces études ne devraient pas être utilisés pour élaborer de nouveaux amendements au Règlement n° 66. L'expert du Canada a fait observer qu'il n'y avait pas de renseignements sur l'utilisation des ceintures de sécurité par les passagers. L'expert de l'Allemagne a demandé qu'il soit précisé si les autobus accidentés avaient été homologués conformément aux prescriptions actuelles du Règlement n° 66. L'expert du Royaume-Uni a accueilli avec satisfaction les résultats de l'étude, mais a demandé que des données supplémentaires soient collectées à partir non pas des médias mais des registres officiels des accidents de la circulation.

6. Le GRSG a suivi un exposé de l'expert de la Hongrie sur un cas de retournement d'autobus analysé en détail dans le document informel n° GRSG-89-7. Les experts du Royaume-Uni et de l'OICA ont fait observer que certaines données figurant dans ce document étaient inexactes. En outre, l'expert de l'OICA a relevé que certaines conclusions de cette analyse étaient offensantes pour les constructeurs alors même qu'elles étaient basées sur des hypothèses plutôt que sur des faits. Il a aussi rappelé que tous les documents placés sur le site Web de l'ONU relevaient du domaine public et a invité instamment ses membres à vérifier avec le plus grand soin les éléments factuels des documents analytiques.

7. Suite à une demande formulée par le WP.29 à sa cent trente-sixième session (TRANS/WP.29/1041, par. 41), le GRSG a examiné et adopté le projet de mandat du groupe informel sur la résistance de la superstructure des autobus, basé sur le document informel n° WP.29-136-13, tel qu'il est reproduit à l'annexe 2 du présent rapport. La demande de l'expert de la Commission européenne (CE) tendant à mentionner l'étude intitulée «Enhanced Coach and Bus Occupant Safety (ECBOS)» (Amélioration de la sécurité des voyageurs dans les autocars et les autobus) au lieu d'utiliser l'expression plus générale «études existantes» n'a pas été approuvée. L'expert de la CE a formulé une réserve.

8. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la Finlande, de la France, de la Hongrie, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne, de la République tchèque, du Royaume-Uni, de la Suède, de la CE, de l'OICA et du CLCCR ont exprimé le souhait de participer aux travaux du groupe informel.

9. L'expert de l'Espagne a mis en question la suppression, dans la série 01 d'amendements au Règlement, de la note de bas de page concernant le paragraphe 1. Le GRSG a demandé au Président du groupe informel de clarifier la question et de proposer, si nécessaire, de réintroduire cette note au moyen d'un rectificatif.

RÈGLEMENT N° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃)

Propositions concernant la série 02 d'amendements

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2005/20; document informel n° GRSG-89-16
(voir l'annexe 1 du présent rapport).

10. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/20, tel que modifié par le document informel n° GRSG-89-16, avec les modifications supplémentaires suivantes:

Paragraphe 2.1.8, modifier comme suit:

«... ou un moyen de guidage extérieur temporaire (trolleybus guidé).».

Annexe 3, paragraphes 7.7.6.3 et 7.7.6.4, supprimer.

Annexe 4, figures 25 et 26 (texte entre crochets), remplacer «Annexe 4» par «Annexe 3».

11. Il a été demandé au secrétariat de communiquer la proposition modifiée au WP.29 et à l'AC.1, en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 107, pour examen à leurs sessions de mars 2006.

Propositions concernant le complément 1 à la série 02 d'amendements

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/67, annexe 2; TRANS/WP.29/GRSG/2005/7; TRANS/WP.29/GRSG/2005/8; TRANS/WP.29/GRSG/2005/19; documents informels n^{os} GRSG-89-3, GRSG-89-4, GRSG-89-5, GRSG-89-14, GRSG-89-15 et GRSG-89-21 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

12. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/19, tel que modifié par le document informel n^o GRSG-89-14, avec les modifications supplémentaires suivantes:

Annexe 3,

Paragraphe 7.6.3.1, modifier comme suit:

«7.6.3.1 Les véhicules des classes I, II et III doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:».

Paragraphe 7.6.3.1.4, modifier comme suit:

«7.6.3.1.4 Dans le cas d'une fenêtre de secours située sur la face arrière du véhicule, soit cette fenêtre satisfait aux prescriptions énoncées au paragraphe 7.6.3.1.3, soit il doit être possible d'y inscrire un rectangle de 350 mm de haut et de 1 550 mm de large, les angles de ce rectangle pouvant être arrondis jusqu'à un rayon de courbure ne dépassant pas 250 mm.».

Annexe 4, figure 24, supprimer.

13. Le GRSG a examiné simultanément le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/8 et les documents informels n^{os} GRSG-89-3, GRSG-89-4 et GRSG-89-15 ainsi que les amendements adoptés pendant la précédente session (TRANS/WP.29/GRSG/67, annexe 2). L'expert du Royaume-Uni a maintenu sa réserve sur la définition des marches (annexe 8, par. 3.1) et l'expert de la CE a réservé sa position au sujet du paragraphe 7.6.11.1 de l'annexe 3, demandant l'ajout d'une flèche à proximité de la figure indiquant la direction à suivre pour atteindre les issues de secours.

14. Le GRSG a examiné le document informel n^o GRSG-89-5 et a décidé d'apporter au paragraphe 7.6.4.6 de l'annexe 3 proposé dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/20 la modification suivante:

Annexe 3, paragraphe 7.6.4.6, modifier comme suit:

«...

... à l'étage supérieur.

Dans le cas de portes situées à l'arrière de la section articulée d'un véhicule articulé, les miroirs ne sont pas considérés comme des dispositifs optiques suffisants.

Dans le cas d'une porte de service...».

15. Le secrétariat a été chargé d'établir, sur la base des documents susmentionnés (voir par. 12 à 14), un document de synthèse portant une cote officielle, pour examen à la prochaine session du GRSG.

16. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/7 afin d'introduire dans le Règlement les définitions des masses figurant dans la Directive 97/27/CE de l'UE. Le GRSG a demandé aux experts de l'Allemagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'OICA d'échanger leurs vues sur la question et d'établir un document mis à jour pour examen à la prochaine session.

17. L'expert de la Suède a présenté le document informel n° GRSG-89-21, qui propose une clarification de la définition des autobus de la classe II en ce qui concerne l'espace destiné aux voyageurs en fauteuil roulant. L'expert de la Fédération de Russie a proposé d'insérer ces dispositions dans le texte du Règlement plutôt que dans la définition. Le GRSG a prié le secrétariat de distribuer ce document, sous une cote officielle, afin de l'examiner à sa prochaine session au titre du point de l'ordre du jour concernant la sécurité des voyageurs en fauteuil roulant dans les autobus et les autocars.

Autobus et autocars sans toit

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2005/21.

18. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/21 avec les amendements reproduits ci-dessous. L'expert de la CE a réservé sa position au sujet de la dernière phrase du paragraphe 7.18.

Nouveau paragraphe 2.1.8, devient le paragraphe 2.1.9.

Nouveau paragraphe 7.6.1.12, devient le paragraphe 7.6.1.15.

Nouveaux paragraphes 7.16 à 7.17, deviennent les paragraphes 7.17 à 7.18.

Paragraphe 7.18, supprimer le mot «intercom» dans la version anglaise et modifier comme suit:

«... dans la zone dépourvue de toit. En outre, un interphone doit être installé afin de permettre au conducteur de communiquer avec ces passagers.»

19. Le secrétariat a été prié d'insérer le texte du document TRANS/WP.29/GRSG/2005/21 ainsi modifié dans le document de synthèse concernant le complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 107 (voir par. 15).

Autocars couchettes

Documents: Documents informels n°s GRSG-89-2 et GRSG-89-9 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

20. Le GRSG a examiné le document informel n° GRSG-89-2, présenté par la Fédération de Russie, concernant les prescriptions techniques applicables aux autocars couchettes en Fédération de Russie ainsi que le document informel n° GRSG-89-9, présenté par la Hongrie, concernant les différents systèmes de disposition des sièges/couchettes dans les autocars

couchettes. Le GRSG a reconnu qu'actuellement il n'existait pas, dans le Règlement n° 107, de dispositions concernant les autocars couchettes. L'expert de l'OICA a proposé de maintenir les dispositions applicables aux autocars couchettes au niveau national. L'expert de l'Allemagne a indiqué qu'en Allemagne il était interdit de transporter des passagers dans des autocars couchettes car il n'existait pas de dispositifs de retenue appropriés pour les voyageurs allongés. Le GRSG a décidé d'exclure, pour l'heure, les autocars couchettes du champ d'application du Règlement n° 107 et le Président a fait savoir qu'il informerait le WP.29 de cette décision. L'expert de la Hongrie s'est offert à établir, pour la prochaine session du GRSG, une proposition indiquant clairement que les autocars couchettes sont exclus du champ d'application du Règlement n° 107.

Sécurité des passagers en fauteuil roulant dans les autobus et les autocars

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2005/10.

21. Le GRSG a pris note de la progression des travaux du groupe informel sur la sécurité des voyageurs en fauteuil roulant dans les autobus et les autocars et a noté que le groupe informel lui communiquerait un document annulant et remplaçant le document précédent pour qu'il l'examine à sa prochaine session.

Éclairage conçu pour aider les passagers à monter dans les autobus et les autocars et à en descendre

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2005/16; document informel n° GRSG-89-27 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

22. L'expert de la Suède a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/16, qui propose d'insérer dans le Règlement une définition et des prescriptions concernant l'éclairage des portes de service des autobus. Après un échange de vues, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'une nouvelle proposition de la Suède.

23. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel n° GRSG-89-27, qui propose une clarification des prescriptions concernant l'éclairage artificiel. Le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session.

Vitrage de sécurité feuilleté

Documents: Documents informels n°s GRSG-89-10, GRSG-89-24 et GRSG-89-32 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

24. Le GRSG a examiné simultanément le document informel n° GRSG-89-10, présenté par la Hongrie et la Suède, et les documents informels n°s GRSG-89-24 et GRSG-89-32, présentés par la Suède, concernant le rôle important joué par les vitrages de sécurité pour prévenir l'éjection des voyageurs en cas de retournement du véhicule. Il a toutefois été noté que l'utilisation d'un vitrage de sécurité feuilleté se traduirait par des coûts plus élevés, par une masse de verre plus importante et par davantage de difficultés s'il était utilisé pour les issues de secours. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et de maintenir les documents informels n°s GRSG-89-10, GRSG-89-24 et GRSG-89-32 à son ordre du jour.

Sécurité des autobus en cas d'incendie

Documents: Documents informels n^{os} GRSG-89-23 et GRSG-89-33 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

25. Le GRSG a suivi avec intérêt la présentation du document informel n^o GRSG-89-23 par l'expert de la Suède concernant les études menées actuellement en Suède et en Norvège au sujet des propriétés des matériaux utilisés dans les autobus modernes en ce qui concerne la sécurité incendie et la résistance au feu. Ces études ont montré que les prescriptions actuelles relatives aux essais auxquels sont soumis les matériaux utilisés à l'intérieur des autobus pourraient être grandement améliorées. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et de maintenir les documents informels n^{os} GRSG-89-23 et GRSG-89-33 à son ordre du jour.

Choc frontal sur les autobus

26. Le GRSG a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour en attendant un exposé de l'expert de l'Espagne sur cette question.

Incohérences dans les définitions des Règlements n^{os} 36 et 52

Document: Document informel n^o GRSG-89-8 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

27. Le GRSG a décidé, faute de temps, d'examiner le document n^o GRSG-89-8 à sa prochaine session.

AMENDEMENTS À D'AUTRES RÈGLEMENTS ANNEXÉS À L'ACCORD DE 1958

Règlement n^o 18 (Protection des véhicules contre une utilisation non autorisée)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2004/23/Rev.1; document informel n^o GRSG-89-20 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

28. L'expert de l'OICA a retiré le document informel n^o GRSG-89-20.

29. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/23/Rev.1, qui propose d'introduire de nouvelles prescriptions visant à prévenir une utilisation non autorisée des véhicules. Le GRSG a entériné la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 3 du présent rapport. L'expert de la France a réservé sa position sur la proposition. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session.

Règlement n^o 46 (Rétroviseurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2005/17; documents informels n^{os} GRSG-89-12, GRSG-89-25 et GRSG-89-26 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

30. Le GRSG a eu un échange de vues sur le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/17, mais n'est pas parvenu à un accord sur la proposition.

31. Le GRSG a examiné les documents informels n^{os} GRSG-89-12 et GRSG-89-25 et a demandé au secrétariat de distribuer ces documents sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session.

32. Pour ce qui est de la proposition concernant l'étape 2 de la révision du Règlement n^o 46, le GRSG a décidé de garder le document informel n^o GRSG-89-26 comme document de référence. Il a aussi décidé de reprendre l'examen de la question à sa session suivante sur la base d'une proposition concrète qui devrait être établie par l'expert du Japon.

Règlement n^o 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2004/20; TRANS/WP.29/GRSG/2005/6;
TRANS/WP.29/GRSG/2005/13; TRANS/WP.29/GRSG/2005/22;
document informel n^o GRSG-89-29 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

33. L'expert de la CLEPA a retiré le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/20.

34. Le GRSG a adopté, sans le modifier, le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/22, qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/6. Le secrétariat a été prié de transmettre le document au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2006 en tant que complément 4 à la série 01 d'amendements au Règlement n^o 97.

35. Le GRSG a examiné le document informel n^o GRSG-89-29, qui modifie le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/13, et l'a adopté tel qu'il est reproduit ci-dessous:

Paragraphe 6.10, modifier comme suit:

«6.10 Alimentation

La source d'alimentation en électricité du SAV est soit la batterie du véhicule soit une batterie rechargeable. Lorsque le véhicule en est équipé, une batterie supplémentaire, rechargeable ou non, peut être utilisée. Ces batteries ne doivent en aucun cas alimenter les autres parties du système électrique du véhicule.».

Paragraphe 18.10, modifier comme suit:

«18.10 Alimentation

La source d'alimentation en électricité du SAV est soit la batterie du véhicule soit une batterie rechargeable. Lorsque le véhicule en est équipé, une batterie supplémentaire, rechargeable ou non, peut être utilisée. Ces batteries ne doivent en aucun cas alimenter les autres parties du système électrique du véhicule.».

36. Le secrétariat a été prié de communiquer la proposition au WP.29 et à l'AC.1, comme partie du projet de complément 4 à la série 01 d'amendements au Règlement n^o 97 (voir par. 34).

Règlement n° 116 (Protection des véhicules contre une utilisation non autorisée)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2005/14; TRANS/WP.29/GRSG/2005/23; documents informels n°s GRSG-89-17 et GRSG-89-30 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

37. L'expert du Canada a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/23. Le GRSG a décidé que les dispositions transitoires figurant dans le Règlement n° 116 devraient être alignées sur celles du Règlement n° 97. Finalement, le GRSG a adopté le document tel qu'il est reproduit ci-dessous:

Paragraphe 8.3.4.1 b), modifier comme suit:

«8.3.4.1 ...

b) 1 minute au maximum après avoir ôté la clef du verrou d'allumage.».

Paragraphe 13, modifier comme suit:

«13. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

13.1 Homologation d'un type de dispositif d'immobilisation

13.1.1 Au terme d'un délai de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du complément 1 à la version originale du Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont des homologations que si le type d'élément ou d'entité technique distincte à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 1 à la version originale du Règlement.

13.1.2 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accorder des homologations aux types d'élément ou d'entité technique distincte qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par une précédente série d'amendements, à condition que l'élément ou l'entité technique soit destiné à être monté en remplacement sur des véhicules en service et qu'il ne soit pas techniquement possible de monter un élément ou une entité technique distincte qui satisfasse aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par le complément 1 à la version originale du Règlement.

13.2 Homologation d'un type de véhicule

Au terme d'un délai de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du complément 1 à la version originale du Règlement, 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 le complément 1 à la version originale du Règlement.».

38. Le secrétariat a été prié de communiquer la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2006, en tant que complément 1 à la version originale du Règlement n° 116.

39. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/14, tel qu'il a été modifié par le document informel n° GRSG-89-30, et l'a adopté tel qu'il est reproduit ci-dessous:

Paragraphe 6.3.10, modifier comme suit:

«6.3.10 Alimentation

La source d'alimentation en électricité du SAV est soit la batterie du véhicule soit une batterie rechargeable. Lorsque le véhicule en est équipé, une batterie supplémentaire, rechargeable ou non, peut être utilisée. Ces batteries ne doivent en aucun cas alimenter les autres parties du système électrique du véhicule.».

Paragraphe 7.3.10, modifier comme suit:

«7.3.10 Alimentation

La source d'alimentation en électricité du SAV est soit la batterie du véhicule soit une batterie rechargeable. Lorsque le véhicule en est équipé, une batterie supplémentaire, rechargeable ou non, peut être utilisée. Ces batteries ne doivent en aucun cas alimenter les autres parties du système électrique du véhicule.».

40. Le secrétariat a été prié de communiquer la proposition au WP.29 et à l'AC.1, en tant que partie du projet de complément 1 à la version originale du Règlement n° 116 (voir par. 38).

41. L'expert de l'OICA a présenté le document informel n° GRSG-89-17 concernant une clarification du champ d'application du Règlement n° 116. Le GRSG a appuyé la proposition en général. Il a toutefois été convenu que les amendements devraient être apportés aux Règlements n°s 18 et 97 plutôt qu'au Règlement n° 116. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base de nouvelles propositions que devrait lui communiquer l'OICA.

PROJET DE RÈGLEMENT CONCERNANT LE CHAMP DE VISION VERS L'AVANT DES CONDUCTEURS

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2005/18.

42. L'expert de la CE a rappelé qu'il avait formulé une réserve au sujet du champ d'application du projet de Règlement, qui n'avait pas été incluse dans le rapport de la session précédente (TRANS/WP.29/GRSG/67, par. 32).

43. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/18, présenté par l'Inde, qui propose d'augmenter la visibilité des conducteurs de toutes les catégories de véhicule. L'expert du Japon a proposé d'inscrire aussi à l'ordre du jour le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/9. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante sur la base de ces deux documents.

PROJET DE RÈGLEMENT RELATIF À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES
EN CE QUI CONCERNE L'EMPLACEMENT ET LES MOYENS D'IDENTIFICATION
DES COMMANDES MANUELLES, DES TÉMOINS ET DES INDICATEURS

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2005/24; document informel n° GRSG-89-18
(voir l'annexe 1 du présent rapport).

44. Le GRSG a examiné et adopté, sans le modifier, le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/24. L'expert de la CE a fait observer que les dispositions du paragraphe 11.2 ne concordaient peut-être pas avec la législation interne de la Communauté européenne et a donc réservé sa position sur ce paragraphe. Le Président a fait savoir qu'il informerait l'AC.2 de ces préoccupations à sa quatre-vingt-neuvième session, en novembre 2005.

45. Il a été demandé au secrétariat de communiquer cette proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils les examinent à leurs sessions de mars 2006 en tant que rectificatif à la proposition de projet de Règlement «Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'emplacement et les moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs».

46. Le GRSG a examiné le document informel n° GRSG-89-18, présenté par l'OICA, dans lequel sont proposées des corrections au projet de Règlement. Le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session.

Règlement n° 34 (Risques d'incendie)

47. Le GRSG a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour en attendant une proposition de l'OICA (TRANS/WP.29/GRSG/67, par. 16).

Règlement n° 26 (Saillies extérieures)

Document: Document informel n° GRSG-89-28 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

48. Le GRSG a examiné le document informel n° GRSG-89-28, présenté par la Belgique, qui propose une clarification des prescriptions applicables aux arêtes en tôle. Le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document sous une cote officielle pour examen à la session d'avril 2006.

ACCORD DE 1998

Projet de rtm: Vitrage de sécurité

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2005/9.

49. Le Président du groupe informel a informé le GRSG de l'évolution des travaux. Il a annoncé qu'une proposition mise à jour devrait être communiquée pour examen à la session d'avril 2006 en tant que document informel. L'expert de la CE a demandé que soient également incorporées dans ce rtm des prescriptions d'installation. L'expert du Canada a noté que dans la proposition actuelle il n'y avait pas de prescriptions applicables au marquage des composants.

Le GRSG a invité l'expert de l'Allemagne à demander à l'AC.3 des conseils sur la possibilité d'inclure dans le rtm des prescriptions applicables au marquage. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante.

Projet de rtm: Moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2004/16; documents informels n^{os} GRSG-87-25, GRSG-88-22 et GRSG-88-23 (voir l'annexe 1 du rapport précédent), GRSG-87-19 et GRSG-87-22 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

50. Le GRSG a examiné le document informel n^o GRSG-87-19, présenté par le Canada, qui propose un nouveau projet de rtm. Le GRSG a prié le secrétariat de distribuer le document, sous une cote officielle, pour examen à sa session suivante. Le GRSG a aussi décidé de maintenir à l'ordre du jour les documents TRANS/WP.29/GRSG/2004/16, n^{os} GRSG-87-25, GRSG-88-22 et GRSG-88-23 afin de pouvoir les examiner plus avant à sa session suivante.

51. Le GRSG a pris note du document informel n^o GRSG-87-22, présenté par les États-Unis d'Amérique, où sont reproduites les observations de l'Alliance of Automobile Manufacturers sur les amendements finals à la norme FMVSS 101 des États-Unis d'Amérique («Commandes, témoins et indicateurs»).

QUESTIONS DIVERSES

ENREGISTREUR DE DONNÉES EN CAS D'ACCIDENT (EDA)

52. L'expert de la France a rendu brièvement compte des résultats de la deuxième réunion du groupe informel sur l'EDA, qui s'est tenue le 10 avril 2005. La réunion est arrivée à la conclusion qu'il convenait d'établir un lien entre les activités du groupe informel et les activités menées dans le cadre du projet VERONICA (Vehicle Event Recording based ON Intelligent Crash Assessment (Enregistrement de données en cas d'accident fondé sur une évaluation intelligente de l'accident)) et d'attendre l'évaluation des résultats à mi-parcours enregistrés dans le cadre de ce projet. À cette fin, un expert du projet VERONICA serait invité à la session suivante du GRSG afin d'y présenter ces résultats. L'expert de la France a informé le GRSG que le groupe informel avait exprimé le souhait de tenir sa prochaine réunion à Genève, avant la prochaine session du GRSG.

PROJET DE RÈGLEMENT HORIZONTAL

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2005/15.

53. Le GRSG a examiné en détail le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/15, présenté par la CE, qui propose un nouveau projet de Règlement horizontal sur les codes des pays, les catégories de véhicules, les définitions et les domaines d'application. Les experts ont été invités à envoyer leurs commentaires à l'expert de la CE (M. M. Kohler). Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session suivante sur la base du document révisé qui devrait être présenté par la CE.

CLARIFICATION DU CHAMP D'APPLICATION DES RÈGLEMENTS RELEVANT DU GRSG

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2005/25; document informel n° GRSG-89-31 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

54. Le GRSG a examiné en détail le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/25, présenté par la CE, qui propose une clarification du champ d'application des Règlements n^{os} 35, 43, 46, 60, 61, 62, 73, 80 et 81.

55. Le GRSG a adopté les propositions d'amendements aux Règlements n^{os} 35, 61 et 62, sans les modifier, et au Règlement n° 60 modifié, comme indiqué ci-après:

Page 3, A.4. PROPOSITION, fin de la phrase, modifier comme suit: «... des catégories L₁ et L₃ en ce qui concerne les commandes actionnées par le conducteur.»

56. Le secrétariat a été prié de communiquer les diverses propositions au WP.29 et à l'AC.1, en tant que projet de complément 1 à la version originale du Règlement n° 35; en tant que projet de complément 3 à la version originale du Règlement n° 60; en tant que projet de complément 1 à la version originale du Règlement n° 61; en tant que projet de complément 2 à la version originale du Règlement n° 62; pour examen à leurs sessions de mars 2006.

57. En ce qui concerne les amendements au Règlement n° 43, le GRSG a décidé d'attendre une proposition de la CE concernant l'inclusion dans le champ d'application du Règlement des composants des véhicules de la catégorie T.

58. En ce qui concerne les amendements aux Règlements n^{os} 46 et 81, l'IMMA s'est offerte à présenter des propositions mises à jour.

59. En ce qui concerne les amendements au Règlement n° 73, les experts des Pays-Bas, de la Suède et de l'IRU ont formulé des réserves pour examen au sujet de la limite de 10 mètres concernant les charges indivisibles.

60. L'expert de l'OICA a présenté le document informel n° GRSG-89-31, qui propose une clarification du champ d'application du Règlement n° 80. Le GRSG a décidé qu'il fallait maintenir la concordance entre les Règlements n^{os} 80 et 17 et les Directives équivalentes de l'UE. Le GRSG a entériné la proposition reproduite ci-dessous:

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. CHAMP D'APPLICATION

1.1 Le présent Règlement s'applique aux:

- sièges faisant face vers l'avant montés sur des véhicules des catégories M₂ et M₃ et des classes II, III et B 1;
- véhicules des catégories M₂ et M₃ et des classes II, III et B (1) en ce qui concerne les ancrages et le montage des sièges.

- 1.2 À la demande du constructeur, les véhicules de la catégorie M₂ (à l'exception des véhicules où un ou plusieurs sièges bénéficient de la dérogation énoncée au paragraphe 7.4 du Règlement n° 14) peuvent être homologués en application du Règlement n° 17 au lieu du présent Règlement.

1/ Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), annexe 7, telle qu'amendée (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.4).».

61. Le secrétariat a été prié de distribuer le texte de la proposition ainsi approuvé, sous une cote officielle, pour examen aux sessions suivantes du GRSG et du GRSP.

TABLE RONDE DU CTI SUR LE THÈME «TRANSPORTS ET SÛRETÉ»

62. Le GRSG a noté que le CTI ne lui avait pas demandé d'apporter sa contribution à la Table ronde. Il a également noté que le groupe informel attendait des fabricants qu'ils apportent des contributions concernant les systèmes de localisation des véhicules.

DIRECTIVES CONCERNANT L'ÉTABLISSEMENT DES DOCUMENTS ET LEUR SOUMISSION

Documents: TRANS/WP.29/1042; TRANS/WP.29/1044.

63. Le GRSG a noté que le document TRANS/WP.29/1042 intitulé «Directives concernant l'établissement de documents et leur soumission au WP.29 et à ses organes subsidiaires» et le document TRANS/WP.29/1044 intitulé «Directives générales concernant l'élaboration des Règlements CEE et les dispositions transitoires qu'ils contiennent» avaient été adoptés par le WP.29 (TRANS/WP.29/1041, par. 71 et 76). Les experts du GRSG ont été invités à suivre ces directives pour établir les documents.

ÉLECTION DU BUREAU

64. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le Groupe de travail a réélu (abstention de la République de Corée) M. A. Erario (Italie) et M. M. Matolcsy (Hongrie) respectivement Président et Vice-Président des sessions du GRSG prévues en 2006.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

65. Pour sa quatre-vingt-dixième session, qui se tiendra à Genève du 24 (14 h 30) au 28 (12 h 30) avril 2006, le GRSG a arrêté, sur la proposition de son Président, l'ordre du jour provisoire ci-après¹:

¹ Dans un souci d'économie, il a été décidé que tous les documents officiels ainsi que les documents informels expédiés avant la session par courrier ou placés sur le site Web du WP.29 de la CEE ne seraient plus distribués en salle. Les participants sont priés de bien vouloir se rendre à la réunion munis de leur propre exemplaire. (L'adresse du site Web du WP.29 est <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>; cliquer sur GRB et chercher «Working Documents» ainsi que «Informal Documents».) Pour la traduction des documents officiels susmentionnés, les participants ont désormais accès au nouveau système de diffusion électronique des documents (ODS), à l'adresse suivante: <http://documents.un.org>.

1. AUTOBUS ET AUTOCARS
 - 1.1 Règlement n° 36 (Véhicules de transport en commun de grande capacité)
 - 1.2 Règlement n° 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité des catégories M₂ et M₃)
 - 1.3 Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure)
 - 1.4 Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃):
 - 1.4.1 Proposition concernant le complément 1 à la série 02 d'amendements
 - 1.4.2 Autocars couchettes
 - 1.4.3 Sécurité des passagers en fauteuil roulant dans les autobus et les autocars
 - 1.4.4 Éclairage conçu pour aider les passagers à monter dans les autobus et les autocars et à en descendre
 - 1.4.5 Vitrage de sécurité feuilleté
 - 1.4.6 Sécurité incendie dans les autobus
 - 1.4.7 Choc frontal sur les autobus
 - 1.5 Incohérences dans les définitions des Règlements n^{os} 36 et 52
2. AMENDEMENTS À D'AUTRES RÈGLEMENTS ANNEXÉS À L'ACCORD DE 1958
 - 2.1 Règlement n° 18 (Protection des véhicules contre une utilisation non autorisée)
 - 2.2 Règlement n° 26 (Saillies extérieures)
 - 2.3 Règlement n° 34 (Risques d'incendie)
 - 2.4 Règlement n° 46 (Rétroviseurs)
 - 2.5 Règlement n° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules)
 - 2.6 Projet de Règlement concernant le champ de vision vers l'avant des conducteurs
 - 2.7 Projet de Règlement relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'emplacement et les moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs

3. PROJETS DE RTM AU TITRE DE L'ACCORD DE 1998
 - 3.1 Vitrage de sécurité
 - 3.2 Moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs
4. QUESTIONS DIVERSES
 - 4.1 Enregistreur de données en cas d'accident (EDA)
 - 4.2 Projet de Règlement horizontal (Vérification du champ d'application des Règlements CEE annexés à l'Accord de 1958)
 - 4.3 Clarification du champ d'application des Règlements relevant du GRSG
 - 4.4 Suivi de la Table ronde du CTI sur le thème «Transports et sûreté».

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS **GRSG-89-...**
DISTRIBUÉS 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.	Président		A	Provisional agenda item running order	a)
2.	Fédération de Russie	1.4.4	A	Technical requirements for the design of «sleeping coaches» in the Russian Federation	d)
3.	Allemagne	1.4.2	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2005/8 (Regulation No. 107)	b)
4.	Allemagne	1.4.2	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2005/8 (Regulation No. 107)	b)
5.	Allemagne	1.4.2	A	Proposal for draft amendments to document E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.106/Rev.1 (Regulation No. 107)	b)
6.	Hongrie	1.3	A	Unusual statistics about rollover accidents of buses – VII	a)
7.	Hongrie	1.3	A	Detailed technical analysis of a severe bus rollover accident	a)
8.	Hongrie	1.6	A	Inconsistencies in the definitions of bus regulations	c)
9.	Hongrie	1.4.4	A	Information about sleeping coaches	a)
10.	Hongrie/Suède	1.4.7	A	Laminated safety glazing as side windows on buses	c)
11.	OICA	1.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 36	b)
12.	OICA	2.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 46	b)
13.	OICA	1.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 52	b)
14.	OICA	1.4.2	A	Proposed amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2005/19 (Draft Supplement 1 to the 02 series of amendments to Regulation No. 107)	b)
15.	OICA	1.4.2	A	Proposed amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2005/8 (Draft Supplement 1 to the 02 series of amendments to Regulation No. 107)	b)
16.	OICA	1.4.1	A	Proposed corrections to document TRANS/WP.29/GRSG/2005/20 (Proposal for draft 02 series of amendments to Regulation No. 107)	e)
17.	OICA	2.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 116	a)
18.	OICA	2.6	A	Amendments to document TRANS/WP.29/2002/67/Rev.1 (Draft new Regulation No. 121 on controls, tell-tales and indicators)	b)
19.	Canada	3.2	A	Proposal for a new draft global technical regulation concerning hand controls, tell-tales and indicators present on category 1 and 2 vehicles (Revision 4)	b)

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
20.	OICA	2.1	A	Proposal for draft amendment to Regulation No. 18 (Protection against unauthorized use)	a)
21.	Norvège/Suède	1.4.2	A	Proposal for change of the definition of Class II vehicles (Regulation No. 107)	b)
22.	États-Unis d'Amérique	3.2	A	A petition by the Alliance of Automobile Manufacturers	a)
23.	Norvège/Suède	2.7	A	Fire safety in buses	c)
24.	Suède	1.4.7	A	Rollover situation for coaches – a serious risk for injuries	c)
25.	Commission européenne	2.2	A	Proposal for amendments to Regulation No. 46.02 (Rear view mirrors)	b)
26.	Japon	2.2	A	Proposal for Step-2 revision of Regulation No. 46 (Rear view mirrors)	d)
27.	Fédération de Russie	1.4.6	A/R	Proposal for draft amendments to the draft 02 series of amendments to Regulation No. 107 (Buses and coaches)	b)
28.	Belgique	2.8	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 26 (external projections)	b)
29.	Royaume-Uni	2.3	A	A proposal for modifications to TRANS/WP.29/GRSG/2005/13	e)
30.	Royaume-Uni	2.4	A	A proposal for modifications to TRANS/WP.29/GRSG/2005/14	e)
31.	OICA	4.3	A	A proposal for modifications to TRANS/WP.29/GRSG/2005/25	f)
32.	Suède	1.4.7	A	Coach roll-over crash (Ängelsberg)	c)
33.	Suède	1.4.8	A	Fire safety in buses	c)

Notes:

- a) Examen terminé ou annulé.
- b) Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.
- c) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document informel.
- d) Document de référence pour les sessions ultérieures.
- e) Adopté.
- f) À transmettre au GRSP.

Annexe 2

MANDAT DU GROUPE INFORMEL MIS EN PLACE PAR LE GRSG POUR ÉTUDIER LA RÉSISTANCE DE LA SUPERSTRUCTURE DES AUTOBUS ADOPTÉ PAR LE GRSG À SA QUATRE-VINGT-NEUVIÈME SESSION (voir par. 7 du présent rapport)

1. Historique

- À sa dernière réunion (avril 2005), le GRSG a examiné la question du champ d'application du Règlement n° 66, sur la base d'un rapport et d'une proposition d'un groupe volontaire (GRSG-88-09);
- Onze délégations (Allemagne, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Commission européenne) ont appuyé la création d'un groupe informel et ont demandé au Président (M. A. Erario) de solliciter l'accord du WP.29;
- Faute de temps, le GRSG n'a pas pu mettre la dernière main au mandat du groupe informel. Le Président du GRSG a demandé aux délégations concernées de bien vouloir tenir une nouvelle réunion afin de terminer ce travail. L'Espagne s'est offerte à organiser cette réunion.

2. Échange de vues par courrier électronique

- La majorité des représentants concernés a reconnu qu'il serait plus efficace (économies de temps et d'argent) de communiquer par courrier électronique plutôt que d'organiser une réunion;
- L'Espagne et la Hongrie ont établi un projet de mandat en s'appuyant sur la proposition originale du groupe volontaire (voir par. 5 du document informel n° GRSG-88-09) et en tenant compte de la «Déclaration» de la CE sur cette question (présentée à la fois au WP.29 et au GRSG) ainsi que des débats qui avaient eu lieu au sein du GRSG;
- Ce projet a été distribué aux représentants concernés pour commentaires, propositions et modifications éventuels. Il a été demandé aux représentants s'ils avaient besoin de tenir une réunion pour finaliser le mandat, mais ils n'ont formulé aucun souhait en ce sens;
- Les représentants ont aussi été invités à exprimer leurs vues sur la présidence du groupe informel. Trois options, fondées sur des précédents, ont été présentées;
- Neuf délégations ont formulé des propositions concernant le mandat (Espagne, Finlande, Hongrie, Italie, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Commission européenne) et sept délégations en ont formulé sur la présidence.

3. Décision du GRSG concernant le mandat et la présidence

- La tâche du groupe informel consiste à rassembler et à évaluer les statistiques disponibles sur les accidents et à analyser en profondeur les retournements de toutes les catégories d'autobus dans les différents pays et à formuler des conclusions sur le niveau de protection requis, en cas de retournement, pour toutes les catégories d'autobus, y compris les petits autobus et les autobus à double étage. Le groupe informel déterminera les besoins en ce qui concerne l'élargissement du champ d'application du Règlement n° 66 à d'autres catégories d'autobus et les recherches techniques nécessaires pour améliorer la sécurité des autobus en cas de retournement; s'appuyant sur les conclusions de l'analyse des accidents et les recherches techniques et tenant compte des études existantes, le groupe informel proposera des amendements au Règlement n° 66 et d'autres mesures visant à améliorer la sécurité dans les autobus en cas de retournement. Il arrêtera son calendrier provisoire à sa première réunion et rendra brièvement compte à chaque session du GRSG des principaux progrès qu'il aura enregistrés;
- Le groupe informel sera présidé par M. M. Matolcsy (Hongrie).

Annexe 3

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 18 APPROUVÉS EN PRINCIPLE
PAR LE GRSG À SA QUATRE-VINGT-NEUVIÈME SESSION
(TRANS/WP.29/GRSG/2004/23/Rev.1, tel que modifié.
Voir par. 29 du présent rapport)

Paragraphe 5.12, modifier comme suit:

- «5.12 Les dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée empêchant le desserrage des freins du véhicule ne sont autorisés que lorsque les freins sont maintenus serrés par un dispositif purement mécanique.»

Paragraphe 6.2, modifier comme suit:

- «6.2 Dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée agissant sur la transmission ou sur les roues».

Paragraphe 6.2.1, modifier comme suit:

- «6.2.1 Un dispositif destiné à empêcher une utilisation non autorisée agissant sur la transmission ou sur les roues doit empêcher le déplacement du véhicule [par ses propres moyens/par des moyens normaux].».

Paragraphe 6.2.3, modifier comme suit:

- «6.2.3 La transmission ne doit pas pouvoir se bloquer ou les roues être empêchées de tourner accidentellement lorsque la clef est dans la serrure du dispositif de protection, même si le dispositif empêchant la mise en marche du moteur est entré en action ou a été armé. Cette disposition ne s'applique pas lorsque les prescriptions du paragraphe 6.2 du présent Règlement sont satisfaites par des dispositifs utilisés à une autre fin pour laquelle la serrure doit répondre aux conditions ci-dessus (par exemple, frein de stationnement électrique).».

Paragraphe 6.2.5, modifier comme suit:

- «6.2.5 Lorsque le dispositif ... autre que celle qui assure le verrouillage de la transmission ou des roues...».

Ajouter les nouveaux paragraphes 6.4 et 6.4.1 libellés comme suit:

«6.4 Autres dispositifs

- 6.4.1 D'autres dispositifs peuvent être autorisés, en accord avec l'autorité d'homologation. Ils doivent néanmoins offrir un degré de protection au moins équivalent à celui requis aux paragraphes 6.1, 6.2 et 6.3 du présent Règlement.».

Annexe 4

GROUPES INFORMELS DU GRSG

<u>Groupe informel</u>	<u>Président</u>	<u>Secrétaire</u>
Vitrages de sécurité (rtm)	M. K. Preusser (Allemagne) Tél.: +49 (0) 231 4502 400 Télécopie: +49 (0) 231 4502 585 Adresse électronique: preusser@mpanrw.de	
Enregistreur de données en cas d'accident (EDA)	M. S. Ficheux (France) Tél.: +33 (0) 1 69 88 95 33 Télécopie: +33 (0) 1 69 88 95 33 Adresse électronique: serge.ficheux@utac.com	
Sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant dans les véhicules (SWUV)	M. D. Macdonald (Royaume-Uni) Tél.: +44 (0) 207 944 4923 Télécopie: +44 (0) 207 944 6102 Adresse électronique: donald.macdonald@dft.gsi.gov.uk	M. J. Hand (Royaume-Uni) Tél.: +44 (0) 207 944 8034 Télécopie: +44 (0) 207 944 6102 Adresse électronique: jim.hand@dft.gsi.gov.uk
Résistance de la superstructure des autobus	M. M. Matolcsy (Hongrie) Tél.: (+36-1) 202 0656 Télécopie: (+36-1) 202 0252 Adresse électronique: mat5331@ella.hu	-
Système avancé de sécurité pour les véhicules (AVSS)	M. F. Wrobel (Allemagne) Tél.: +49 (0) 461 316 2024 Télécopie: +49 (0) 461 316 1741 Adresse électronique: frank.wrobel@kba.de	-
