



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/70  
7 décembre 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail des dispositions  
générales de sécurité

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES  
DE SÉCURITÉ SUR SA QUATRE-VINGT-ONZIÈME SESSION  
(Genève, du 17 au 20 octobre 2006)**

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa quatre-vingt-onzième session du 17 (après-midi) au 20 (matin seulement) octobre 2006 à Genève, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a également participé ainsi que des experts des organisations non gouvernementales ci-après: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA); Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA); Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et Union internationale des transports routiers (IRU). Sur invitation spéciale du Président, un expert du Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et remorques (CLCCR) a participé à la session.
2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

1. AUTOBUS ET AUTOCARS

1.1 Règlement n° 66 (Résistance de la superstructure)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-8, GRSG-91-9, GRSG-91-11 et GRSG-91-23 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

3. Le GRSG a rappelé le débat qui avait eu lieu à la précédente session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, par. 6), et a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22 où il est proposé de réintroduire dans le Règlement la note de bas de page relative au champ d'application du Règlement autorisant les Parties contractantes à exclure certaines catégories de véhicules du champ d'application. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRSG-91-11 où il est proposé que le Règlement s'applique aux véhicules des classes II et III, les véhicules des classes I, A et B pouvant être homologués à la demande des constructeurs. Plusieurs experts ont appuyé cette proposition mais quelques-uns ont dit préférer que les véhicules des classes A et B en soient exclus. Le GRSG a prié le secrétariat de faire distribuer le document GRSG-91-11 sous une cote officielle afin qu'il l'examine à sa prochaine session en tant que solution de rechange au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/22.

4. M. M. Matolcsy, Président du groupe informel, a rendu compte des résultats de la deuxième réunion du groupe informel, tenue à Varsovie les 27 et 28 juin 2006 (GRSG-91-8). Il a informé le GRSG que la prochaine réunion du groupe informel se tiendrait à Budapest les 18 et 19 janvier 2007. L'expert de la CE a estimé que certains exposés sur les données relatives aux accidents de la route avaient constitué une source d'information utile pour le groupe informel en ce qui concerne le comportement des passagers et les blessures qu'ils subissent en cas de renversement. Il a informé le GRSG que tous les États membres de la Communauté européenne étaient tenus par la Directive sur les autobus et les autocars d'appliquer le Règlement n° 66.

5. S'agissant de l'installation de systèmes de contrôle électronique de stabilité sur les véhicules des classes II et III, le GRSG a noté que le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) travaillait toujours sur les prescriptions concernant ces systèmes (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60, par. 38 et 40) et que l'obligation d'installer ces systèmes était toujours à l'examen.

6. Le Président du groupe informel a demandé au GRSG de donner son aval à une éventuelle collaboration, sans incidences juridiques et financières, entre le groupe informel et une équipe formée de la Florida State University, de l'Université technique de Varsovie, du Motor Transport Institute (Pologne), de l'Automotive Industry Institute (PIMOT) et de la Solaris Bus and Coach Company (GRSG-91-9). Il a informé le GRSG que cette collaboration commencerait en janvier 2007 et porterait essentiellement sur la résistance de la superstructure des autobus et des autocars de petite taille en relation avec l'extension du champ d'application du Règlement aux véhicules des classes A et B. Le GRSG a donné son aval.

7. Le GRSG a examiné et adopté le document GRSG-91-23, tel qu'il est reproduit ci-après, et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition qui y figure au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958, pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de rectificatif 2 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 66.

Annexe 3, paragraphe 2.1, modifier comme suit:

Dans le passage «et maintenue rigidement à 200 mm au-dessus» remplacer «200 mm» par «100 mm».

1.2 Règlement n° 107 (Véhicules M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)

Document: Document informel n° GRSG-91-36 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

8. Le GRSG a pris note des préoccupations qu'inspirent à l'OICA (GRSG-91-36) le fait que l'AC.1 n'adoptera pas avant sa session de mars 2007 la série 02 d'amendements au Règlement n° 107 (ECE/TRANS/WP.29/2006/26) et le fait que les amendements prévoyant la suppression progressive des Règlements n° 36 (ECE/TRANS/WP.29/2006/98) et n° 52 (ECE/TRANS/WP.29/2006/102) seront peut-être adoptés à la session de novembre 2006. Le GRSG a estimé que ces trois propositions devraient être adoptées en même temps et mises en application à la même date. Les experts du GRSG ont été invités à informer leurs représentants au sein du WP.29 afin de clarifier les positions au sujet de l'adoption des documents susmentionnés.

1.2.1 Propositions d'amendements supplémentaires

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2005/7; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/23; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/24; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/31; document informel n° GRSG-91-26 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

9. L'expert de l'Allemagne a retiré le document TRANS/WP.29/GRSG/2005/7. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/31 où figure une proposition visant à modifier le marquage actuel des véhicules afin d'éviter toute surcharge de ces véhicules. L'expert de la France a proposé que dans les paragraphes 7.2.3.3.1 et 7.2.3.3.2, il soit clairement indiqué que ni la masse maximale du véhicule ni la charge maximale sur l'essieu ou le groupe d'essieux ne peuvent être dépassées. Les experts de la Suisse et du Royaume-Uni se sont dits préoccupés par la proposition visant à supprimer le paragraphe 12, qui autorise les Parties contractantes à refuser l'immatriculation sur leur territoire des véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> dont la masse ou la charge sur essieu est supérieure au maximum autorisé. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

10. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-91-26 qui précise l'emplacement des trappes d'évacuation. Le GRSG a pris note des quelques commentaires dont cette proposition a fait l'objet et a invité l'expert de l'Allemagne à établir une proposition actualisée pour examen à sa prochaine session.

11. Rappelant le débat qui avait eu lieu lors de la précédente session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, par. 9), l'expert de la CE a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/23 où est expliquée la position de la CE sur les pictogrammes permettant d'identifier les issues de secours dans le Règlement n° 107. Le GRSG a pris note de ses préoccupations mais a jugé préférable de conserver les pictogrammes du Règlement comme convenu à la session précédente et a décidé de ne pas poursuivre l'examen de cette proposition.

12. La proposition de la CE concernant de nouvelles prescriptions relatives aux autobus sans toit (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/24) n'a pas recueilli le soutien du GRSG. L'expert de la France a annoncé qu'à la prochaine session, il présenterait une nouvelle proposition concernant l'installation de ceintures de sécurité à l'étage supérieur des véhicules sans toit.

#### 1.2.2 Autocars couchettes

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/25; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-6 et GRSG-91-13 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

13. L'expert de la Hongrie a présenté deux propositions figurant respectivement dans les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/25 et GRSG-91-6 et visant toutes deux à exclure les autocars couchettes du champ d'application du Règlement n<sup>o</sup> 107. Les questions relatives aux autocars couchettes ont fait l'objet d'un débat général. L'expert de l'Allemagne a informé le GRSG que dans son pays, il était interdit de transporter des passagers dans des véhicules non équipés de dispositifs de retenue. Il a ajouté que l'Allemagne avait demandé officiellement à la CE d'examiner les questions relatives à ces véhicules. L'expert de la CE a déclaré que la principale préoccupation en matière de sécurité était la protection des passagers endormis en cas de renversement du véhicule et a proposé de rendre obligatoire l'installation, sur ces véhicules, de ceintures de sécurité à deux points et de vitrage feuilleté pour les fenêtres latérales. Enfin, le GRSG a estimé que l'exclusion des autocars couchettes du champ d'application du Règlement ne résoudrait pas les problèmes que posent actuellement la sécurité et le transport des passagers et a décidé de retirer les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/25 et GRSG-91-6 de son ordre du jour.

14. Soucieuse d'assurer aux passagers allongés sur un siège couchette ou sur une couchette le même niveau de sécurité qu'aux personnes voyageant dans des autocars classiques, le GRSG a accueilli favorablement le document GRSG-91-13, présenté par le Danemark et proposant divers moyens qui pourraient être mis en œuvre pour améliorer la sécurité dans les autocars couchettes en cas d'incendie, de collision frontale ou de renversement. Le Président a invité les experts du GRSG à établir des propositions concrètes concernant les véhicules équipés de couchettes pour examen à la prochaine session. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document GRSG-91-13 sous une cote officielle pour examen à la prochaine session et de conserver les documents GRSG-89-9 et GRSG-90-2 comme documents de référence.

#### 1.2.3 Sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant dans les véhicules

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, annexe 3; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-22, GRSG-91-24 et GRSG-91-27 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

15. Le GRSG a examiné en détail le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7, compte tenu des commentaires et des remarques dont il avait été pris note à la précédente session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, annexe 3) ainsi que les documents GRSG-91-22, GRSG-91-24 et GRSG-91-27. Il a invité le secrétariat à établir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/7/Add.1 en y faisant figurer les amendements adoptés et à distribuer le document GRSG-91-27 sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/32; document informel n° GRSG-91-28 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

16. L'expert de la Suède a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/32 établi conjointement par la Suède et l'OICA et proposant des dispositions relatives à l'éclairage de la porte de service. L'expert du Royaume-Uni a réservé sa position sur cette proposition et s'est offert à établir une autre proposition. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-91-28 où il est proposé d'autoriser l'activation de l'éclairage de la porte de service lorsque le véhicule roule à moins de 5 km/h afin que cet éclairage puisse être utilisé à l'approche d'un arrêt de bus. Le GRSG a invité le secrétariat à faire distribuer le document GRSG-91-28 sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session.

1.2.5 Vitrage de sécurité feuilleté

Documents: Documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-7 et GRSG-91-20 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

17. L'expert de la Hongrie a présenté une analyse détaillée d'un cas de renversement d'autobus en période hivernale (GRSG-91-7). L'expert de la Suède a présenté le document GRSG-91-20 concernant sept renversements d'autobus et d'autocars à un étage survenus dans son pays entre 1998 et 2005. Des experts ont affirmé qu'avant d'envisager l'utilisation de vitrage de sécurité feuilleté pour éviter l'éjection des voyageurs il conviendrait de rendre obligatoires l'installation et l'utilisation de ceintures de sécurité. Le GRSG a noté que le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) examinait des propositions visant à rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité sur les véhicules de la classe II (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/39, par. 18, 23, 39 et 41).

18. Le GRSG a aussi noté qu'utiliser le vitrage feuilleté pour éviter l'éjection des passagers pourrait rendre difficile l'évacuation des passagers par les fenêtres de secours. Il conviendrait en conséquence d'examiner des solutions techniques de rechange telles que les fenêtres à charnières. Des experts ont toutefois insisté sur le fait qu'il était difficile d'utiliser ce type de fenêtres comme issues de secours. L'expert du Royaume-Uni a indiqué qu'il ferait un exposé sur cette question à la prochaine session. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRSG qu'il lui donnerait des informations sur les prescriptions applicables aux fenêtres à charnières dans son pays. Le Président a invité les experts du GRSG à réfléchir à des propositions techniques concernant cette question en vue de leur examen à la prochaine session. Le GRSG a décidé de maintenir les documents GRSG-89-10, GRSG-89-24, GRSG-89-32, GRSG-91-7 et GRSG-91-20 à son ordre du jour en tant que documents de référence.

#### 1.2.6 Sécurité des autobus en cas d'incendie

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-10 et GRSG-91-29 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

19. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-91-29, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9 et porte sur l'installation dans le compartiment moteur d'un dispositif avertisseur d'incendie. L'expert de la France a informé le GRSG des études menées actuellement en France au sujet des systèmes automatiques d'extinction installés dans le compartiment moteur. Il rendra compte des résultats de ces recherches lors d'une prochaine session du GRSG. L'expert de la Fédération de Russie a présenté brièvement les activités menées dans son pays pour élaborer une norme nationale en la matière et s'est offert à établir un document sur cette question pour la prochaine session. L'expert des États-Unis d'Amérique a été invité à faire un exposé sur l'élaboration, dans son pays, d'une réglementation concernant la sécurité en matière d'incendie. Le Président a invité les experts du GRSG à apporter de nouvelles informations sur cette question. Le GRSG a invité le secrétariat à faire distribuer le document GRSG-91-29 sous une cote officielle.

20. L'expert de la Hongrie a fait un exposé (GRSG-91-10) sur trois essais d'exposition au feu menés dans son pays en 1983 et 1988, d'où il est ressorti que le temps moyen d'évacuation par les fenêtres de secours était environ deux fois plus long que le temps d'évacuation par les portes de service ou de secours à cause des efforts et du temps supplémentaires nécessaires pour briser les vitres. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et de garder les documents GRSG-89-23, GRSG-90-5, GRSG-90-32 et GRSG-91-10 comme documents de référence.

#### 1.2.7 Choc frontal sur les autobus

21. Le GRSG a noté qu'à la suite de la recommandation formulée par le WP.29, le Comité européen du véhicule expérimental (CEVE) avait été invité à participer à la présente session du GRSG afin d'examiner cette question. Le GRSG pensait que le CEVE participerait à sa prochaine session. Il a été rappelé que le GRSP devrait être informé des travaux effectués dans ce domaine (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/69, par. 19). L'expert de la Hongrie s'est offert à communiquer à la prochaine session du GRSG des données sur ce type d'accident ainsi qu'une proposition sur les autres mesures à prendre avant de proposer des amendements aux règlements existants. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

#### 1.2.8 Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-30 et GRSG-91-32 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

22. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-91-30, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/9 et qui porte sur les prescriptions applicables aux portes de service et aux issues de secours. L'expert de la CE n'a pas appuyé le paragraphe 7.6.11.1. Le GRSG a pris note des observations dont cette proposition a fait l'objet et a demandé au secrétariat de faire distribuer le document GRSG-91-30 sous une cote officielle

pour qu'il l'examine, notamment la proposition de l'OICA figurant au paragraphe 7.6.8.2.2, à sa prochaine session.

23. Le GRSG a examiné le document GRSG-91-32, présenté par l'expert des Pays-Bas, concernant les prescriptions relatives à l'activation des portes de service en cas d'urgence. Plusieurs experts du GRSG ont accueilli favorablement la proposition. Une fois achevé l'examen de cette proposition, l'expert des Pays-Bas a accepté de la mettre à jour pour examen à la prochaine session sous une cote officielle.

#### 1.2.9 Dispositions relatives au poste de conduite

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/10; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-3 et GRSG-91-31 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

24. Se référant à une étude (GRSG-91-3) menée dans son pays, l'expert de l'Allemagne a présenté une nouvelle fois le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/10 sur les dispositions relatives au poste de conduite. L'expert de la France a présenté le document GRSG-91-31 portant sur la même question. Les experts du Royaume-Uni, de la CE et de l'OICA ont estimé que certaines des prescriptions proposées avaient plus à voir avec la santé du conducteur au travail et l'ergonomie du poste de conduite qu'avec la sécurité proprement dite. L'expert de la Hongrie a fait observer qu'il existe un lien direct entre, d'une part, la santé et le confort du conducteur et, d'autre part, la sécurité des passagers. Le Président a invité les experts du GRSG à établir des propositions concrètes sur cette question pour examen à la prochaine session. Le secrétariat a été invité à faire distribuer le document GRSG-91-31 sous une cote officielle pour examen à la prochaine session du GRSG et à garder le document GRSG-91-3 comme document de référence.

#### 1.3 Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux)

Document: Document informel n° GRSG-91-19 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

25. Le GRSG a décidé de reporter l'examen du document GRSG-91-19 à sa prochaine session. L'expert de la Suède s'est porté volontaire pour établir une proposition d'amendements au Règlement n° 118. Le GRSG a décidé de garder le document GRSG-90-16 comme document de référence.

## 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)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/68, annexe 3; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/26; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/33.

26. Le GRSG a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/33, tel qu'il est reproduit ci-après et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007 en tant que projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 18.

Paragraphe 1, modifier comme suit (avec renumérotation du texte actuel comme paragraphe 1.1 et ajout d'un nouveau paragraphe 1.2):

«1.       DOMAINE D'APPLICATION

1.1       Le présent Règlement s'applique ... contre une utilisation non autorisée.

1.2       Les véhicules qui sont homologués selon les dispositions de la première partie du Règlement n° 116 sont réputés conformes aux dispositions du présent Règlement.».

27.   Ayant à l'esprit les amendements au Règlement n° 18 qui ont été adoptés (voir par. 26 ci-dessus), le GRSG a considéré qu'il fallait corriger la proposition correspondante relative au complément 5 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 97 (ECE/TRANS/WP.29/2006/105), proposition qui serait examinée par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de novembre 2006. À cette fin, le GRSG a invité l'expert de la CE à proposer au WP.29, à sa session de novembre 2006, d'apporter au document susmentionné un amendement similaire.

28.   L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/26, qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRSG/68, annexe 3, contenant une proposition de prescriptions applicables aux freins de stationnement électriques servant également de dispositifs destinés à empêcher une utilisation non autorisée. Les experts du Canada et des États-Unis d'Amérique ont informé le GRSG que dans leurs pays, il n'était pas permis d'utiliser le frein de stationnement à des fins autres que le freinage. Le GRSG a fait observer que le GRRF avait accepté que le frein de stationnement électrique serve également de dispositif de protection contre une utilisation non autorisée. À l'issue des discussions, l'expert de la France s'est offert à établir, avec l'aide de l'expert de l'OICA, une proposition révisée d'amendements au Règlement n° 18 ainsi qu'une proposition équivalente d'amendements au Règlement n° 116 pour examen à la prochaine session.

2.2       Règlement n° 34 (Prévention des risques d'incendie)

29.   Le GRSG a noté que le WP.29 l'avait invité à examiner la possibilité de limiter la capacité des réservoirs des véhicules (ECE/TRANS/WP.29/1052, par. 35). Il a relevé qu'aux termes du paragraphe 1.1.3.3 de la partie 1 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), les dispositions de l'ADR ne s'appliquent pas au transport du carburant contenu dans les réservoirs lorsque la capacité totale des réservoirs fixes ne dépasse pas 1 500 litres par unité de transport et que la capacité d'un réservoir fixé à une remorque ne dépasse pas 500 litres. Un maximum de 60 litres par unité de transport peut être transporté dans des récipients à carburant portatifs. L'expert de l'OICA a annoncé son intention de transmettre, pour examen à la prochaine session, une nouvelle proposition de dispositions applicables aux réservoirs de carburant devant être homologués en tant qu'unités techniques distinctes.

### 2.3 Règlement n° 43 (Vitrage de sécurité)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/27; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-18, GRSG-91-33 et GRSG-91-35 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

30. L'expert de l'OICA a retiré le document GRSG-91-35.

31. Le GRSG a examiné le document GRSG-91-18, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/27, et a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 2 du présent rapport. Le secrétariat a été invité à soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de complément 10 au Règlement n° 43.

32. L'expert de la France a présenté le document GRSG-91-33 où il est proposé d'autoriser la réalisation des essais sur les pare-brise des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> en appliquant les mêmes dispositions que pour les essais réalisés sur les pare-brise des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>. Le secrétariat a été invité à faire distribuer le document GRSG-91-33 sous une cote officielle pour examen à la prochaine session.

### 2.4 Règlement n° 46 (Rétroviseurs)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/12; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/28; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/30; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-89-26, GRSG-90-34, GRSG-91-5, GRSG-91-25, GRSG-91-38, GRSG-91-39, GRSG-91-40 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

33. Le GRSG a examiné le document GRSG-91-39, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/30, et a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 3 du présent rapport. Le secrétariat a été invité à soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 46. Le GRSG a noté que la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/12 faisait déjà l'objet du document GRSG-91-39.

34. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-91-40, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/28, concernant une définition plus précise du domaine d'application du Règlement et des conditions de l'affichage des champs de vision au moyen d'un système caméra-écran de contrôle. Au terme de la discussion, le GRSG a demandé à l'expert de l'Allemagne de mettre à jour la proposition et de la communiquer au secrétariat afin qu'il la fasse distribuer sous une cote officielle pour examen à la prochaine session.

35. Le GRSG a examiné les documents GRSG-91-25 et GRSG-91-38, présentés par les Pays-Bas où il est proposé de clarifier la façon de déterminer le champ de vision prescrit fourni par les rétroviseurs de la classe VI montés sur les véhicules spéciaux. Le GRSG a demandé au secrétariat de faire distribuer les deux propositions sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session.

36. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSG-91-5 où il est proposé d'apporter au document ECE/TRANS/WP.29/2006/101 des corrections concernant la détermination des points oculaires, qui seraient examinées par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de novembre 2006.

Le GRSG est convenu qu'il fallait examiner en détail le document GRSG-91-5 et a demandé au secrétariat de le faire distribuer sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session. Il a également décidé de retirer le document GRSG-90-34 de son ordre du jour.

37. L'expert du Japon a informé le GRSG qu'il donnerait des informations sur l'évolution du Règlement. À cette fin, le GRSG a décidé de garder le document GRSG-89-26 comme document de référence.

#### 2.5 Règlement n° 58 (Protection contre l'encastrement à l'arrière)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/20; documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-15, GRSG-91-17 et GRSG-91-21 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

38. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-91-15 où il est rendu compte d'une étude sur l'efficacité des systèmes actuels de protection contre l'encastrement à l'arrière. Il a informé le GRSG que cette étude contenait non seulement des recommandations concernant les prescriptions juridiques minimales mais aussi des recommandations destinées aux fabricants de camions, de remorques et de semi-remorques.

39. L'expert de la CE a présenté le document GRSG-91-17, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/20, dans lequel il est proposé d'aligner les dispositions du Règlement sur celles de la Directive correspondante de l'Union européenne (2006/20/CE). Le GRSG a examiné simultanément cette proposition et le document GRSG-91-21. Il a invité l'expert de la CE à lui communiquer, à sa prochaine session, les résultats de l'analyse coûts-avantages qui avait été effectuée à l'occasion de l'adoption de la directive susmentionnée. Le secrétariat a été prié de faire distribuer les documents GRSG-91-17 et GRSG-91-21 sous une cote officielle, en tenant compte des observations formulées par l'OICA au sujet du paragraphe 3.2 de l'annexe 5, pour examen à la prochaine session du GRSG. Le GRSG a décidé de garder le document GRSG-91-15 comme document de référence.

#### 2.6 Règlement n° 105 (Véhicules ADR)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2006/106.

40. Le GRSG a pris note, en l'appuyant, de la proposition visant à modifier le Règlement n° 105, que le Président avait soumis au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2006.

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

41. Le GRSG a noté qu'aucune proposition concernant ce Règlement n'avait été soumise pour examen à la présente session. Il a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour en attendant une proposition concrète de la France (voir par. 28 ci-dessus).

2.8 Règlement n° 121 (Commandes manuelles, témoins et indicateurs)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/29.

42. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/29 où il est proposé d'ajouter des dispositions supplémentaires relatives aux couleurs des témoins et de préciser les caractéristiques du système de surveillance de la pression des pneumatiques. Il a retiré la proposition visant à modifier le paragraphe 5.4.1 et a annoncé qu'il soumettrait une nouvelle proposition concernant ce paragraphe. Le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/29, avec les modifications indiquées ci-après, et a demandé au secrétariat de soumettre le document ainsi modifié au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que complément 1 au Règlement n° 121. Le Président a invité l'expert de l'OICA à communiquer à l'expert du Canada une proposition visant à incorporer les prescriptions adoptées dans le projet de règlement technique mondial (RTM) sur l'identification des commandes, témoins et indicateurs.

Modification de la proposition visant à modifier le paragraphe 5.2.1, sans objet en français.

Proposition visant à modifier le paragraphe 5.4.1, supprimer.

Modification de la proposition visant à modifier le tableau 1, sans objet en français.

3. PROJETS DE RÈGLEMENTS RELEVANT DE L'ACCORD DE 1958

3.1 Amendements au projet de Règlement sur le champ de vision vers l'avant du conducteur

43. L'expert de l'Inde a confirmé qu'il avait l'intention d'établir, pour examen à la prochaine session, une proposition visant à élargir le champ d'application du projet de règlement. L'expert du Japon a annoncé qu'il avait l'intention de soumettre à la prochaine session une proposition révisée visant à insérer dans le projet de règlement des dispositions concernant la visibilité des obstructions au niveau du sol. L'expert du Royaume-Uni a annoncé qu'il présenterait une nouvelle proposition sur la même question à la prochaine session. L'expert de la CE a appelé l'attention des experts du GRSG sur le fait qu'une éventuelle redéfinition des prescriptions techniques de ce projet de règlement pourrait avoir des conséquences à la fois pour le Règlement n° 43 et pour le projet de RTM sur les vitrages de sécurité. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et de garder les documents TRANS/WP.29/GRSG/2005/18 et TRANS/WP.29/GRSG/2002/9 comme documents de référence.

3.2 Règlement horizontal (Codes des pays, catégories de véhicules et définitions)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34; documents informels n°s GRSG-91-1, GRSG-91-4 et GRSG-91-16 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

44. Le GRSG a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34 en tenant compte des documents GRSG-91-1 et GRSG-91-16. L'expert de l'IMMA a présenté le document GRSG-91-4 où il est proposé d'exclure les véhicules des catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub> du projet de Règlement horizontal et de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et

de ne les faire figurer dans le champ d'application d'aucun règlement. Les experts de l'Allemagne, du Japon et des Pays-Bas ont appuyé l'approche de l'IMMA et ont proposé que les véhicules des catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub> fassent l'objet d'une réglementation au niveau national ou régional. Les experts de la CE et de la Fédération de Russie ont estimé quant à eux que ces véhicules devraient être définis à l'échelle internationale afin de donner aux groupes de travail la possibilité d'élaborer des prescriptions harmonisées qui puissent s'appliquer à ces véhicules d'une manière cohérente. Le Président a invité les experts du GRSG à se prononcer sur cette question à la prochaine session.

45. Le GRSG est convenu de la nécessité de créer un groupe informel, qui serait chargé, sous la présidence de l'expert de la CE (M. Kohler), d'élaborer le Règlement horizontal. L'expert de l'OICA s'est offert à assurer le secrétariat de ce groupe informel. Le Président a fait part de son intention de demander au WP.29 d'approuver, à sa session de novembre 2006, la création de ce groupe informel. M. Kohler a annoncé son intention d'organiser, si le WP.29 donne son accord, une réunion préparatoire de ce groupe informel les 24 et 25 janvier 2007 à Bruxelles ainsi que la première réunion de ce groupe le 16 avril 2007, à Genève, avant la quatre-vingt-douzième session du GRSG. Le GRSG a invité les experts à envoyer à M. Kohler ([manfred.kohler@ec.europa.eu](mailto:manfred.kohler@ec.europa.eu)) leurs propositions et commentaires sur la question. Le Président a invité M. Kohler à établir le mandat et le règlement intérieur de ce groupe informel pour examen à la prochaine session du GRSG .

46. Les experts de l'Allemagne, de la Fédération de Russie, du Japon, des Pays-Bas, de la République tchèque, de la CE, du CLEPA, de l'IMMA et de l'OICA ont exprimé le souhait de participer aux travaux du nouveau groupe informel. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et de transmettre les documents GRSG-91-1, GRSG-91-4 et GRSG-91-16 au nouveau groupe informel (voir par. 56 a) ci-dessous).

#### 4. ACCORD DE 1998

##### 4.1 Projet de RTM sur les vitrages de sécurité

47. L'expert de l'Allemagne, M. K. Preusser, qui préside le groupe informel sur le RTM concernant les vitrages de sécurité, a informé le GRSG de l'état d'avancement des travaux du groupe informel. Il a rendu compte des résultats de la dernière réunion tenue à Genève les 16 et 17 octobre 2006. Il a indiqué qu'il était nécessaire de poursuivre l'examen des questions suivantes: réduction de la transmission de la lumière, comportement au choc de la tête sur pare-brise, champ de vision, vitrage trempé, et matériel et procédure d'essai pour l'essai d'abrasion. Il a dit que le marquage figurait également parmi les questions en suspens. Il a informé le GRSG que le groupe informel avait prévu de tenir une réunion les 23 et 24 janvier 2007 à Bruxelles afin de mener le débat à son terme et d'élaborer une proposition finale pour examen par le GRSG à sa prochaine session.

#### 4.2 Projet de RTM sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs

Documents: Documents informels n<sup>os</sup> GRSG-91-34 et GRSG-91-37 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

48. L'expert du Canada a indiqué que la deuxième phase des travaux de recherche concernant la reconnaissance des symboles, menée par l'Alliance of Automobile Manufacturers (AAM), s'était achevée à la fin du mois d'août. Les différentes parties examinaient ces travaux afin de parvenir à une position commune. Lorsqu'elles y seront parvenues, le Canada transmettra au GRSG le texte final du projet de RTM.

49. Le GRSG a écouté avec intérêt un exposé de l'expert du Japon (GRSG-91-37), qui venait compléter le document GRSG-91-34 et qui portait sur une étude menée au Japon concernant l'accessibilité des commandes manuelles. Il ressort de cette étude qu'il n'est pas possible d'utiliser un mannequin pour déterminer les conditions d'accessibilité des commandes manuelles. Le GRSG a décidé d'ajouter les documents GRSG-91-34 et GRSG-91-37 à la liste des documents de référence pour ce point de l'ordre du jour.

#### 5. QUESTIONS DIVERSES

##### 5.1 Enregistreur de données en cas d'accident (EDA)

Document: Document informel n<sup>o</sup> GRSG-91-12 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

50. L'expert de la France a informé le GRSG que le groupe informel sur l'EDA ne s'était pas réuni depuis le 10 avril 2005. Il a toutefois rendu compte des travaux menés dans son pays dans ce domaine. En ce qui concerne le 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)), il a indiqué que ce projet avait fait l'objet d'une présentation lors du treizième Congrès mondial sur les systèmes de transport intelligent, tenu à Londres du 8 au 12 octobre 2006.

51. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document GRSG-91-12 concernant l'élaboration, dans son pays, d'une réglementation relative aux EDA. Il a informé le GRSG que son pays avait l'intention de proposer l'enregistrement de la nouvelle Norme fédérale en matière de sécurité des véhicules automobiles des États-Unis (FMVS) dans le Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles. L'expert du Japon a indiqué qu'il avait l'intention de communiquer des informations sur les études menées au Japon dans ce domaine.

##### 5.2 Clarification du champ d'application des Règlements relevant du GRSG

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/16 et Corr.1; document informel n<sup>o</sup> GRSG-91-14 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

52. Le GRSG a examiné le document GRSG-91-14, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/16 et son Corr.1 et où il est proposé de préciser le champ d'application du Règlement n<sup>o</sup> 73. Le GRSG a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 4 du présent rapport et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1

pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de complément 1 au Règlement n° 73.

### 5.3 Augmentation des risques d'incendie sur les véhicules lourds

Document: Document informel n° GRSG-90-22 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

53. Le secrétariat a rappelé que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) avait invité le WP.29 à examiner cette question (GRSG-90-22). Le Président a rappelé que le GRRF examinait la question des dispositions relatives aux systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques figurant dans les règlements concernant les pneumatiques.

### 5.4 Élection du bureau

54. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le GRSG a procédé à l'élection de son bureau le 18 octobre 2006. Les représentants des parties contractantes ont réélu à l'unanimité M. A. Erario (Italie) et M. M. Matolcsy (Hongrie) respectivement Président et Vice-Président des sessions du GRSG programmées pour 2007.

### 5.5 Transport et sûreté en ce qui concerne les véhicules

55. L'expert du Royaume-Uni a demandé des éclaircissements sur la participation du GRSG aux travaux menés par le Comité des transports intérieurs dans le domaine de la sûreté des transports. Le Président du groupe informel des systèmes avancés de sécurité pour les véhicules (AVSS) a informé le GRSG que de nouvelles informations émanant du Japon relatives aux systèmes de dégradation des fonctions d'un véhicule (SDV) avaient été reçues. Il a indiqué que le groupe informel avait, pour l'heure, suspendu ses activités mais qu'il était résolu à les reprendre dès qu'il aurait reçu davantage de contributions de ses participants. Le Président a invité les experts du GRSG à réfléchir aux questions concernant la sécurité des véhicules et à les examiner à la prochaine session.

## ORDRE DU JOUR DE LA QUATRE-VINGT-DOUZIÈME SESSION

56. Pour sa quatre-vingt-douzième session, qui se tiendra à Genève du 16 (à partir de 14 h 30) au 20 (jusqu'à 12 h 30) avril 2007, le GRSG a arrêté l'ordre du jour provisoire ci-après: <sup>1,2</sup>

---

<sup>1</sup> 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.

(Adresse Internet du WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.)

Cliquer sur «GRSG», puis «Working documents» (documents de travail) ou «Informal documents» (documents informels).

Pour la traduction des documents officiels susmentionnés, les représentants ont désormais accès au nouveau système de diffusion électronique des documents (ODS), à l'adresse suivante:

<http://documents.un.org>.

a) Réunion du groupe informel du GRSG sur le projet de règlement horizontal

Elle se tiendra le lundi 16 avril 2007 de 9 h 30 à 12 h 30. L'ordre du jour de la réunion sera établi par le secrétariat du groupe informel et distribué aux membres du groupe avant la réunion.  
Note du secrétariat: cette réunion se tiendra sans interprétation.

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

1. AUTOBUS ET AUTOCARS

1.1 Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure)

1.2 Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>)

1.2.1 Propositions concernant le complément 1 à la série 02 d'amendements ainsi que d'autres amendements

1.2.2 «Autocars couchettes»

1.2.3 Sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant dans les véhicules

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

1.2.5 Vitrage de sécurité feuilleté

1.2.6 Sécurité des autobus en cas d'incendie

1.2.7 Choc frontal sur les autobus

1.2.8 Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours

1.2.9 Dispositions relatives au poste de conduite

1.3 Règlement n° 118 (comportement au feu des matériaux)

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° 34 (Risques d'incendie)

2.3 Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité)

---

<sup>2</sup> Pour aider les représentants à prendre leurs dispositions de voyage et d'hébergement, le Président les informe que les questions relatives aux autobus et aux autocars seront examinées au début de la session.

- 2.4 Règlement n° 46 (Rétroviseurs)
- 2.5 Règlement n° 58 (Protection contre l'encastrement à l'arrière)
- 2.6 Règlement n° 116 (Protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée)
- 2.7 Règlement n° 121 (Commandes manuelles, témoins et indicateurs)
- 3. PROJETS DE RÈGLEMENTS RELEVANT DE L'ACCORD DE 1958
  - 3.1 Projet de Règlement concernant le champ de vision vers l'avant des conducteurs
  - 3.2 Règlement horizontal (Codes des pays, catégories de véhicules et définitions)
- 4. ACCORD DE 1998
  - 4.1 Projet de RTM sur les vitrages de sécurité
  - 4.2 Projet de RTM sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs
- 5. QUESTIONS DIVERSES
  - 5.1 Enregistreur de données en cas d'accident (EDA)
  - 5.2 Augmentation des risques d'incendie sur les véhicules lourds
  - 5.3 Transport et sûreté en ce qui concerne les véhicules.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS (GRSG-91-...)  
DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
1.	Commission européenne	3.2	A	Comments and editing notes regarding ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34	<i>f</i>
2.	Président	-	A	Provisional agenda item running order	<i>c</i>
3.	Allemagne	1.2.9	A	Driver's workplace in motor coaches: recommendations for ergonomic design	<i>e</i>
4.	IMMA	3.2	A	The inclusion of L <sub>6</sub> and L <sub>7</sub> vehicles in the ECE Regulations	<i>f</i>
5.	Pays-Bas	2.4	A	Proposal for a draft Corrigendum to Regulation No. 46 (Corrections to ECE/TRANS/WP.29/2006/101)	<i>b</i>
6.	Hongrie	1.2.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 ("Sleeping coaches")	<i>c</i>
7.	Hongrie	1.2.5	A	Rollover accident with ejection of occupants	<i>e</i>
8.	Président du groupe informel	1.1	A	Report of the informal group IG/R.66 on its second meeting (Held in Warsaw, 27-28 of June, 2006)	<i>c</i>
9.	Président du groupe informel	1.1	A	Possible cooperation between IG/R.66 and a team formed by FSU, PW and ITS Poland	<i>c</i>
10.	Hongrie	1.2.6	A	Bus fire and evacuation tests	<i>e</i>
11.	Espagne	1.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 66 (Strength of superstructure)	<i>b</i>
12.	États-Unis d'Amérique	5.1	A	NHTSA press release: new DOT rule requires automakers to tell consumers if new vehicles are equipped with event data recorders	<i>c</i>

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
13.	Danemark	1.2.2	A	Sleeping coaches – general views on the subject from Denmark and rough ideas on how to proceed	<i>b</i>
14.	Suède	5.2	A	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/16 (Clarification of the scope of Regulations covered by GRSG)	<i>d</i>
15.	Allemagne	2.5	A	Rear underrun protection system in commercial vehicles	<i>e</i>
16.	Hongrie	3.2	A	Comments on the new draft Horizontal Regulation (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/34)	<i>f</i>
17.	Commission européenne/ France	2.5	A	Proposal for draft 02 series of amendments to Regulation No. 58 (Rear underrun protection)	<i>b,**</i>
18.	Belgique	2.3	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 43 (Safety glazing materials)	<i>d</i>
19.	Norvège/ Suède	1.3	A	Fire safety in buses (Burning behaviour of materials)	<i>a</i>
20.	Suède	1.2.5	A	Rollover accidents in Sweden	<i>e</i>
21.	Secrétariat	2.5	A	Amendments to informal document No. GRSG-91-17 (Rear underrun protection)	<i>b,**</i>
22.	Fédération de Russie	1.2.3	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>c</i>
23.	OICA	1.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 66 (Strength of superstructure)	<i>d</i>
24.	France	1.2.3	A/F	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>c</i>

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
25.	Pays-Bas	2.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	<i>f</i>
26.	Allemagne	1.2.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>c</i>
27.	Allemagne	1.2.3	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>b</i>
28.	Allemagne	1.2.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>b</i>
29.	Allemagne	1.2.6	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>b</i>
30.	Allemagne	1.2.8	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>b</i>
31.	France	1.2.9	A/F	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>b</i>
32.	Pays-Bas	1.2.8	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	<i>c</i>
33.	France	2.3	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 43 (Safety glazing materials)	<i>b</i>
34.	Japon	4.2	A	Draft report of investigation on available range for hand controls summary version (National Traffic Safety and Environment Laboratory)	<i>e</i>
35.	OICA	2.3	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 43 (Comments to document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2006/27)	<i>c</i>
36.	OICA	1.2	A	OICA's concerns over the delays in the adoption of the 02 series of amendments to Regulation No. 107 and its consequences on proposed amendments to Regulations Nos. 36 and 52	<i>c</i>

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
37.	Japon	4.2	A	Investigation of available range for operating hand controls	<i>e</i>
38.	Pays-Bas	2.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	<i>b,*</i>
39.	France	2.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	<i>d</i>
40.	Allemagne	2.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	<i>c</i>

Réexamen de documents informels de sessions antérieures du GRSG  
(renvoi au point de l'ordre du jour et à la décision prise à l'actuelle session)

Quatre-vingt-neuvième session du GRSG

89-26	Japon	2.4	A	Proposal for Step-2 revision of Regulation No. 46 (Rear view mirrors)	<i>e</i>
89-26	Japon	2.4	A	Proposal for Step-2 revision of Regulation No. 46 (Rear view mirrors)	<i>e</i>

Quatre-vingt-dixième session du GRSG

90-34	Royaume-Uni	2.4	A	UK Comments on the various documents under agenda item 2.4. – (Regulation No. 46: devices for indirect vision)	<i>c</i>
90-22	Secrétariat	5.3	A	Increasing fire risk on heavy-duty vehicles	<i>a</i>

Notes:

*a* Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session comme document informel.

*b* Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session sous une cote officielle.

*c* Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.

*d* Document adopté et à soumettre au WP.29.

*e* Document de référence pour les sessions suivantes.

*f* Transmis au groupe informel chargé du Règlement horizontal.

\* À fusionner avec l'autre document correspondant.

\*\* À fusionner avec l'autre document correspondant.

Annexe 2

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 43 ADOPTÉS SUR LA BASE DU DOCUMENT  
GRSG-91-18 À LA QUATRE-VINGT-ONZIÈME SESSION DU GRSG  
(voir par. 31 du présent rapport)

Annexe 3,

Paragraphe 9.1.2.2, modifier comme suit (y compris la note de bas de page 8/):

«9.1.2.2 Sur les pare-brise des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> 8/ dérivés de véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et identiques à ces véhicules en ce qui concerne:

- a) le point de référence du siège conducteur;
- b) les caractéristiques dimensionnelles du pare-brise;
- c) l'angle d'inclinaison du pare-brise;

l'essai est exécuté dans la zone d'essai B définie à l'annexe 18, paragraphe 2.3, en ne considérant pas les masques opaques empiétant sur celle-ci.

Pour les pare-brise des autres catégories...

---

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

Paragraphe 9.2.2.1, modifier comme suit:

«9.2.2.1 Pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> qui répondent à la description figurant au paragraphe 9.1.2.2, dans la zone d'essai A qui s'étend jusqu'au plan médian du véhicule et dans la partie du pare-brise symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, de même que dans la zone d'essai B réduite, conformément au paragraphe 2.4 de l'annexe 18.».

Paragraphe 9.2.2.2, modifier comme suit:

«9.2.2.2 Sur les pare-brise des autres catégories de véhicules, dans la zone I telle qu'elle est définie au paragraphe 9.2.5.2 de la présente annexe.».

Paragraphe 9.2.5.1, modifier comme suit:

«9.2.5.1 Sur les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> qui répondent à la description figurant au paragraphe 9.1.2.2, les zones A et B sont celles définies à l'annexe 18 du présent Règlement.».

Paragraphe 9.2.5.2, modifier comme suit:

«9.2.5.2 Sur les autres catégories de véhicules, les zones sont définies en partant:»

Paragraphe 9.2.6, tableau, première colonne, deuxième ligne, modifier comme suit:

«Catégorie M<sub>1</sub> et véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> qui répondent à la description figurant au paragraphe 9.1.2.2».

Paragraphe 9.2.6, tableau, première colonne, troisième ligne, modifier comme suit:

«Autres catégories de véhicules».

Paragraphe 9.3.5, tableau, première colonne, deuxième ligne, modifier comme suit:

«Catégorie M<sub>1</sub> et véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> qui répondent à la description figurant au paragraphe 9.1.2.2».

Paragraphe 9.3.5, tableau, première colonne, troisième ligne, modifier comme suit:

«Autres catégories de véhicules».

Annexe 3

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 46 ADOPTÉS SUR LA BASE DU DOCUMENT  
GRSG-91-39 À LA QUATRE-VINGT-ONZIÈME SESSION DU GRSG  
(voir par. 34 du présent rapport)

Paragraphe 15.2.1.1.1, tableau, deuxième colonne «Rétroviseurs intérieurs classe I»,  
cases correspondant aux catégories de véhicules M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>, modifier comme suit:

«Obligatoires

Sauf si le véhicule est équipé d'un matériau autre que du vitrage de sécurité dans le champ de vision prescrit au paragraphe 15.2.4.1.».

Paragraphe 15.2.2.2, modifier comme suit:

«15.2.2.2 Les rétroviseurs extérieurs doivent être visibles...

... ne s'applique pas:

- a) aux rétroviseurs extérieurs du côté passager et aux rétroviseurs extérieurs facultatifs du côté conducteur sur les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>;
- b) aux rétroviseurs de classe VI.».

Paragraphe 15.2.4.8.1, modifier comme suit:

«15.2.4.8.1 Rétroviseur intérieur (classe I)

Une réduction du champ de vision due à la présence de dispositifs tels que pare-soleil, essuie-glace, éléments chauffants et feu stop de la catégorie S3, est autorisée à condition que l'ensemble de ces dispositifs ne masquent pas plus de 15 % du champ de vision prescrit. Les appuie-tête ou des éléments de structure ou de carrosserie tels que les montants de vitres des doubles portes arrière et l'encadrement de la vitre arrière ne sont pas pris en compte dans ce calcul. On vérifie que cette condition est remplie par projection sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule. Le degré d'obstruction est mesuré avec les pare-soleil repliés.».

Annexe 4

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 73 ADOPTÉS SUR LA BASE DU DOCUMENT  
GRSG-91-14 À LA QUATRE-VINGT-ONZIÈME SESSION DU GRSG  
(voir par. 52 du présent rapport)

Table des matières, les annexes, supprimer le renvoi à l'annexe 3.

Paragraphe 1 et note de bas de page 1 qui s'y rapporte, modifier comme suit:

«l.           DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à la protection latérale des véhicules complets des catégories N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> 1/. Il ne s'applique pas:

- a)   aux tracteurs des véhicules articulés;
- b)   aux véhicules conçus et construits pour des usages spéciaux, sur lesquels il n'est pas possible, pour des raisons pratiques, d'installer cette protection latérale.

---

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

Paragraphe 5.4.1, note de bas de page 3, modifier comme suit:

«3/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Serbie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24 pour l'Irlande, 25 pour la Croatie, 26 pour la Slovénie, 27 pour la Slovaquie, 28 pour le Bélarus, 29 pour l'Estonie, 30 (libre), 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 (libre), 36 pour la Lituanie, 37 pour la Turquie, 38 (libre), 39 pour l'Azerbaïdjan, 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par les États membres qui utilisent leurs propres marques CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine, 47 pour l'Afrique du Sud, 48 pour la Nouvelle-Zélande, 49 pour Chypre, 50 pour Malte, 51 pour la République de Corée, 52 pour la Malaisie et 53 pour la Thaïlande. Les numéros suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de ratification de l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ou de leur adhésion à cet accord et les chiffres ainsi attribués

seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.».

Paragraphe 10 à 10.2, modifier comme suit:

«10. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

Les procédures de conformité de la production doivent être conformes à celles définies dans l'Appendice 2 de l'Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), et en particulier aux prescriptions suivantes:

10.1 Chaque véhicule homologué en application du présent Règlement doit être fabriqué de façon à être conforme au type homologué en répondant aux prescriptions du paragraphe 6. ci-dessus.

10.2 L'autorité qui a délivré l'homologation de type peut vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de conformité appliquées dans chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications doit être d'une fois tous les deux ans.».

Paragraphe 10.3 à 10.5, supprimer.

Annexe 3, supprimer.

Annexe 5

## GROUPES INFORMELS DU GRSG

Groupe informel	Président	Secrétaire
Vitrages de sécurité (RTM)	M. K. Preusser (Allemagne) Téléphone: +49 230 4436 23 Télécopie: + 49 231 4502 10401 Adresse électronique: <a href="mailto:dr.klaus.preusser@t-online.de">dr.klaus.preusser@t-online.de</a>	M. K. Preusser (Allemagne) Téléphone: +49 230 4436 23 Télécopie: + 49 231 4502 10401 Adresse électronique: <a href="mailto:dr.klaus.preusser@t-online.de">dr.klaus.preusser@t-online.de</a>
Enregistreur de données en cas d'accident (EDA)	M. S. Ficheux (France) Téléphone: +33 1 69 88 95 33 Télécopie: +33 1 69 88 95 33 Adresse électronique: <a href="mailto:serge.ficheux@utac.com">serge.ficheux@utac.com</a>	M. P. Dévigne (France) Téléphone: +33 1 40 81 81 25 Télécopie: +33 1 40 81 83 59 Adresse électronique: <a href="mailto:pascal.devigne@equipement.gouv.fr">pascal.devigne@equipement.gouv.fr</a>
Sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant dans les véhicules (SWUV)	M. D. Macdonald (Royaume-Uni) Téléphone: +44 207 944 4923 Télécopie: +44 207 944 6102 Adresse électronique: <a href="mailto:donald.macdonald@dft.gsi.gov.uk">donald.macdonald@dft.gsi.gov.uk</a>	M. J. Hand (Royaume-Uni) Téléphone: +44 207 944 8034 Télécopie: + 44 207 944 6102 Adresse électronique: <a href="mailto:jim.hand@dft.gsi.gov.uk">jim.hand@dft.gsi.gov.uk</a>
Résistance de la superstructure des autobus	M. M. Matolcsy (Hongrie) Téléphone: +36 1 202 0656 Télécopie: +36 1 202 0252 Adresse électronique: <a href="mailto:m-matolcsy@mail.datanet.hu">m-matolcsy@mail.datanet.hu</a>	M. M. Matolcsy (Hongrie) Téléphone: +36 1 202 0656 Télécopie: +36 1 202 0252 Adresse électronique: <a href="mailto:m-matolcsy@mail.datanet.hu">m-matolcsy@mail.datanet.hu</a>
Système avancé de sécurité pour les véhicules (AVSS)	M. F. Wrobel (Allemagne) Téléphone: +49 461 316 2024 Télécopie: +49 461 316 1741 Adresse électronique: <a href="mailto:frank.wrobel@kba.de">frank.wrobel@kba.de</a>	M. F. Wrobel (Allemagne) Téléphone: +49 461 316 2024 Télécopie: +49 461 316 1741 Adresse électronique: <a href="mailto:frank.wrobel@kba.de">frank.wrobel@kba.de</a>

-----