



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
RESTREINTE

TRANS/WP.29/482
16 novembre 1995

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail de la construction
des véhicules

**A. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA CENT SEPTIEME SESSION
(7-10 novembre 1995)**

**B. RAPPORT DU COMITE D'ADMINISTRATION (AC.1) DE L'ACCORD
DE 1958 MODIFIE SUR SA PREMIERE SESSION
(8 novembre 1995)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION	1
OUVERTURE DE LA SESSION	2 - 4
A. <u>Session du Groupe de travail</u>	
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	5 - 6
COORDINATION ET ORGANISATION DES TRAVAUX	7 - 13
a) Rapport du Comité de gestion (WP.29/AC.2)	7 - 11
b) Programme de travail et priorités	12 - 13

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
EXAMEN D'UN ACCORD MONDIAL	14 - 19
EXAMEN DES RAPPORTS DES REUNIONS D'EXPERTS	20 - 37
a) Réunion d'experts des dispositions générales de sécurité	20
b) Réunion d'experts de la sécurité passive	21 - 23
c) Réunion d'experts de la pollution et de l'énergie	24 - 26
d) Faits marquants des dernières sessions	27 - 37
i) Réunion d'experts sur le bruit	27 - 28
ii) Réunion d'experts en matière de roulement et de freinage	29 - 30
iii) Réunion informelle d'experts de la sécurité passive sur la deuxième phase de l'extension du Règlement No 94	31
iv) Réunion d'experts de l'éclairage et de la signalisation lumineuse	32 - 34
v) Réunion d'experts des dispositions générales de sécurité	35 - 37
EXAMEN DE PROJETS D'AMENDEMENTS A DES REGLEMENTS EXISTANTS OU A DES PROJETS DE REGLEMENTS	38 - 42
a) Règlement No 25 (Appuis-tête)	38
b) Règlement No 49 (Emissions des moteurs à allumage par compression)	39 - 40
c) Projet de règlement sur l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant	41 - 42
EXAMEN DE PROJETS D'AMENDEMENTS A LA RESOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CONSTRUCTION DES VEHICULES (R.E.3)	43 - 45
a) Annexe 13 (Installation de ceintures de sécurité)	43 - 44
b) Paragraphe 1 (Véhicules et ensembles de véhicules)	45

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
EXAMEN DE NOUVEAUX PROJETS DE REGLEMENTS	46 - 49
a) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection offerte par les coussins gonflables	46 - 47
b) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules électriques à accumulateurs en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la construction et à la sécurité de fonctionnement	48 - 49
CONFERENCE REGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT DE 1996	50 - 58
a) Préparation de la Conférence	50 - 52
b) Prescriptions de construction concernant les véhicules en circulation internationale	53 - 56
c) Prescriptions techniques concernant les véhicules en circulation internationale	57
d) Prescriptions techniques et valeurs limites futures	58
ACCORD DE 1958	59 - 63
a) Position des règlements annexés	59 - 60
b) Rapport sur la position des projets de règlements et/ou d'amendements aux règlements existants	61 - 63
QUESTIONS DIVERSES	64 - 72
a) Prescriptions techniques relatives aux véhicules transportant des marchandises dangereuses	64 - 66
b) Révision de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et examen du statut de la Résolution . .	67 - 69
c) Résolution de la troisième Conférence internationale sur les essais et les homologations de type des véhicules automobiles participant au trafic international	70
d) Règlement No 94 - Rectificatif	71
e) Invitation à une conférence internationale	72
ADOPTION DU RAPPORT	73

* * *

TABLE DES MATIERES (suite)ParagraphesB. Première session du Comité d'administration AC.1

CREATION DU COMITE AC.1	74
ELECTION DU BUREAU	75
EXAMEN DES PROJETS D'AMENDEMENTS A DES REGLEMENTS EXISTANTS OU A DES PROJETS DE REGLEMENTS	76 - 78
a) Règlement No 25 (Appuis-tête)	76
b) Règlement No 49 (Emissions des moteurs à allumage par compression)	77
c) Projet de règlement sur l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant	78
EXAMEN DE NOUVEAUX PROJETS DE REGLEMENTS	79 - 82
a) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection offerte par les coussins gonflables	79
b) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules électriques à accumulateurs en ce qui concerne les dispositions particulières concernant la construction et la sécurité de fonctionnement	80 - 82
ELIMINATION DES RETARDS	83 - 84

* * *

Annexes

- Liste des documents informels distribués sans cote pendant la cent septième session
- Propositions de projets d'amendements au projet de règlement sur des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules électriques à accumulateurs en ce qui concerne les dispositions particulières concernant la construction et la sécurité de fonctionnement

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de la construction des véhicules a tenu sa cent septième session du 7 au 10 novembre 1995 sous la présidence de M. V. Koutenev (Fédération de Russie). Etaient représentés les pays suivants : Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse. Des représentants de la Commission européenne y ont aussi assisté. Des représentants de l'Australie, du Japon et de la République sud-africaine ont pris part à la session en vertu de l'article 11 du mandat de la Commission. Un représentant de l'Organisation internationale de la circulation routière (IRTO) était présent. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées : Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (AICM), Comité de liaison de la construction d'équipements et de pièces d'automobiles (CLEPA) et Groupe de travail "Bruxelles 1952" (GTB).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. La session a été ouverte par M. J. Capel Ferrer, directeur de la Division des transports de la CEE. Il a souligné le caractère particulier de cette session qui est la première à se tenir depuis l'entrée en vigueur, le 16 octobre 1995, des modifications de l'Accord de 1958, et a rappelé les principales nouveautés de l'Accord modifié. Evoquant les préparatifs de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de 1996, il a demandé au Groupe de travail d'aider ses Réunions d'experts à apporter à celle-ci une contribution juridique portant sur les questions relatives aux normes environnementales imposées aux véhicules en circulation internationale et à oeuvrer pour l'adoption de modalités uniformes concernant la visite technique périodique des véhicules en service. Il a en outre informé le Groupe de travail que tous les documents de travail continuaient à être enregistrés dans le système DOC de l'UIT et que seules les personnes autorisées qui en avaient fait la demande pouvaient y avoir accès par des moyens électroniques.

3. Au cours de sa session, le Groupe de travail a entendu une déclaration de M. Ricardo Martinez, responsable de l'Administration de la sécurité routière nationale du Ministère des transports des Etats-Unis d'Amérique, au cours de laquelle celui-ci a prôné l'harmonisation à l'échelle mondiale des règlements et des normes applicables aux véhicules routiers afin de renforcer la protection des personnes et de réduire les coûts. Il a mentionné les efforts faits par le Groupe de travail dans ce but et a exprimé son soutien à l'élaboration d'un accord mondial qui aurait pour effet de promouvoir des normes techniques mondiales qui soient axées sur les résultats pratiques et ne freinent pas le progrès technique.

4. Cette déclaration de M. Martinez a été accueillie positivement par un certain nombre de représentants de gouvernements et d'organisations qui ont tous approuvé le principe de l'harmonisation et exprimé leur engagement d'oeuvrer dans ce sens. Des espoirs ont été exprimés au sujet d'une nouvelle proposition de travail en vue d'un accord mondial qui serait examinée au cours de la prochaine session du Comité de gestion élargi WP.29/AC.2 (voir le paragraphe 19 ci-après).

A. SESSION DU GROUPE DE TRAVAIL

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (TRANS/WP.29/481 et Add.1) avec les amendements recommandés par le Comité de gestion (WP.29/AC.2) (voir par. 8 ci-dessous).

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

COORDINATION ET ORGANISATION DES TRAVAUX

a) Rapport du Comité de gestion (WP.29/AC.2)

7. La cinquante-neuvième session du Comité de gestion, chargé de la coordination et de l'organisation des travaux du Groupe de travail, s'est tenue le 6 novembre 1995, sous la présidence de M. B. Gauvin (France). Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni.

8. L'ordre du jour provisoire de la présente session du Groupe de travail a été examiné et les modifications suivantes ont été recommandées :

i) Documents supplémentaires

(voir annexe 1 du présent rapport)

ii) Points supplémentaires

10.3 Résolution de la troisième Conférence internationale sur les essais et l'homologation de type des véhicules à moteur participant au trafic international (Nitra, Slovaquie, 5 et 6 septembre 1995)

10.4 Règlement No 94 - Rectificatif au projet de complément 1 (TRANS/WP.29/479/Corr.1, français seulement)

iii) Points dont l'examen est reporté

5.1 Règlement No 25 (Appuis-tête) (TRANS/WP.29/R.711)

7.1 Projet de règlement : Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection offerte par les coussins gonflables (TRANS/WP.29/R.709).

9. Le Comité de gestion a en outre examiné l'ordre du jour que le secrétariat envisage pour la cent huitième session du Groupe de travail, qui doit se tenir du 12 mars (14 h 30) au 15 mars 1996, et il a noté qu'au moins 12 amendements à des Règlements existants avaient déjà été mis à l'ordre du jour de la Réunion d'experts en matière de roulement et de freinage et de la Réunion d'experts de l'éclairage et de la signalisation lumineuse.

10. Le Comité de gestion (WP.29/AC.2) a aussi examiné les progrès réalisés dans les préparatifs de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de 1996 et l'établissement de propositions relatives aux prescriptions techniques applicables aux véhicules transportant des marchandises dangereuses. En ce qui concerne ce dernier point, la Réunion s'est félicitée des initiatives prises par les experts du Royaume-Uni et de l'OICA. La Réunion s'est aussi félicitée de l'engagement pris par le représentant des Pays-Bas de mettre à jour le texte de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), et d'examiner son état d'avancement.

11. Le Comité de gestion (WP.29/AC.2) a accordé une attention considérable aux questions de procédure relatives à l'Accord de 1958 modifié (document E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) et il a recommandé au Groupe de travail d'étudier la possibilité de résoudre certains problèmes de procédure en suspens (document TRANS/WP.29/R.642/Rev.5) en appliquant les dispositions de l'article 15 de l'Accord modifié. Le représentant du Royaume-Uni a accepté d'établir pour la prochaine session du Groupe de travail une proposition s'inspirant de l'Accord modifié, traitant de plusieurs questions de procédure, y compris l'abrogation éventuelle des Règlements périmés. Il a en outre été proposé que les Parties contractantes qui éprouvent des difficultés à participer aux sessions du Comité d'administration AC.1 soient autorisées à faire connaître leur avis sur les questions examinées (nouveaux règlements, modification des règlements existants) par écrit, ou en donnant procuration à d'autres Parties contractantes qui y participent.

b) Programme de travail et priorités

Documents : TRANS/WP.29/R.639/Rev.2/Amend.2 et R.716

12. Il a été pris note de la version mise à jour du programme de travail du Groupe de travail et de ses Réunions d'experts (TRANS/WP.29/R.639/Rev.2/Amend.2). Les présidents des Réunions d'experts ont été priés de communiquer au secrétariat toute modification ou correction le cas échéant.

13. Le Groupe de travail a pris note du rapport sur la première partie de la cinquante-neuvième session du Comité de gestion (WP.29/AC.2) et il a accepté ses recommandations. Il a en outre adopté son programme de travail pour 1996-2000 (TRANS/WP.29/R.716) et décidé de le transmettre au Comité des transports intérieurs à sa cinquante-huitième session (15-19 janvier 1996) pour examen.

EXAMEN D'UN ACCORD MONDIAL

Document : Document informel No 6 de l'annexe 1 au présent rapport

14. La session du Comité de gestion élargi (WP.29/AC.2) s'est tenue le 7 novembre 1995 (matin seulement) sous la présidence de M. B. Gauvin, vice-président du Groupe de travail. Outre les participants énumérés au paragraphe 5 ci-dessus, des représentants de la Commission européenne, de l'Australie, du Canada, du Japon et de la République sud-africaine étaient présents.

15. Le représentant des Etats-Unis d'Amérique a informé les délégations qu'un document de travail (en anglais) intitulé "Vers l'établissement d'une instance mondiale chargée d'assurer la compatibilité des règlements relatifs aux véhicules à moteur" avait été établi par un groupe de rédaction restreint et transmis le 4 août 1995 à l'Australie, au Canada, à l'Union européenne, au Japon et à la République sud-africaine. Toutes ces parties avaient présenté des observations, mais, certaines n'étant parvenues qu'en octobre, il n'avait pas été possible de les résumer à temps. Les représentants de l'Union européenne, de l'Australie et de la République sud-africaine avaient communiqué leurs considérations aux membres du Comité de gestion élargi WP.29/AC.2. Des informations sur la position de l'Australie avaient également été fournies au Groupe de travail (document informel No 6). Dans sa présentation de ce document informel, le représentant de l'Australie a décrit les efforts faits pour harmoniser les normes de sécurité des véhicules à moteur dans son pays ainsi qu'en Nouvelle-Zélande et dans le contexte plus large du Forum de coopération économique Asie-Pacifique.

16. Le représentant des Etats-Unis d'Amérique a confirmé que, dans leurs observations, les parties susmentionnées exprimaient leur soutien. Il a souligné que le futur accord mondial devrait être entièrement compatible avec les Accords du Cycle d'Uruguay signés le 15 avril 1994 dans le cadre des négociations du GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce), et en particulier avec les dispositions concernant l'élimination des obstacles techniques au commerce. Il était d'avis qu'il faudrait mettre au point un tel accord en élaborant des normes internationales harmonisées fondées sur les règlements techniques existants et que cet accord devrait couvrir les prescriptions relatives à la sécurité, à la consommation d'énergie et à l'environnement applicables aux véhicules à roues routiers ou non. Les accords concernant la reconnaissance réciproque conclus entre deux pays ou plus, tels que celui du 20 mars 1958, pourraient y être annexés. Le représentant des Etats-Unis a déclaré que le Groupe de travail WP.29 était une instance adéquate pour mener à bien les travaux nécessaires. Il a en outre indiqué que l'absence d'accord mondial n'avait pas empêché d'engager le processus d'harmonisation et il a cité pour exemple les prescriptions relatives au freinage et à l'éclairage ainsi que d'autres projets en cours.

17. Le Comité de gestion élargi a approuvé le principe de l'élaboration d'un accord mondial et a proposé que des sessions du Comité WP.29/AC.2 élargi aient lieu les mardis matin en 1996. Tous les membres du Comité WP.29/AC.2 élargi ont aussi jugé que le Groupe de travail WP.29 était l'instance appropriée pour élaborer des normes internationales que les pays membres adopteraient de plein gré. Lors des débats, le représentant de l'Union européenne a rappelé

aux membres du Comité que l'accord mondial devrait aussi contenir des dispositions sur l'application pratique des règlements harmonisés. Il a été décidé que l'accord mondial devrait rester fondé sur le principe de l'application volontaire de normes élaborées dans son cadre. Les participants ont estimé que l'objectif final était de disposer, pour toute prescription en matière de résultats pratiques, d'une seule norme mondialement acceptée. Le représentant de l'Australie a cité pour exemple le fait que son pays acceptait la coexistence des procédures d'essai de choc latéral européennes et américaines et leur attribuait la même valeur sur le plan de la protection des passagers. Le représentant de la République d'Afrique du Sud a déclaré que son gouvernement pourrait envisager une coexistence du même genre entre règlements jusqu'à ce que l'harmonisation mondiale soit atteinte.

18. Le représentant du Royaume-Uni a estimé que l'élaboration d'un ensemble minimal de modifications supplémentaires à apporter à l'Accord de 1958 pourrait être une solution pragmatique, s'agissant de mettre au point un accord mondial. Dans le cadre de cette opération, on pourrait examiner les modalités de vote applicables à l'adoption ou à la modification des règlements mondiaux.

19. Les représentants des Etats-Unis d'Amérique ont accueilli ces observations avec satisfaction et ont accepté d'élaborer à partir des principes approuvés une proposition relative à un projet d'accord mondial, pour examen à la prochaine session du Comité de gestion élargi qui se tiendra le 12 mars 1996. Ils s'efforceront d'achever les travaux à temps pour qu'un texte soit distribué aux membres du Comité avant cette session.

EXAMEN DES RAPPORTS DES REUNIONS D'EXPERTS

- a) Réunion d'experts des dispositions générales de sécurité
(Soixante-huitième session, 10-13 avril 1995)

Document : TRANS/WP.29/GRSG/47

20. Le Président de la Réunion d'experts est revenu sur le résumé des travaux de la session présenté lors de la dernière session du Groupe de travail (TRANS/WP.29/468, par. 38), et a énuméré les principaux points restés en suspens. Il a signalé que les experts avaient nettement progressé dans leurs travaux lors de la soixante-neuvième session (voir par. 35 ci-après). Après cette présentation, le Groupe de travail a approuvé le rapport de la Réunion.

- b) Réunion d'experts de la sécurité passive
(Dix-septième session, 15-19 mai 1995)

Document : TRANS/WP.29/GRSP/17

21. Le Président de la Réunion d'experts a fait le point sur les principaux résultats de la session, qui avaient été présentés verbalement lors de la session précédente du Groupe de travail (TRANS/WP.29/468, par. 40 à 43).

22. Compte tenu du souhait du Groupe de travail de réexaminer les propositions relatives aux projets de modifications du Règlement No 25 et le projet de règlement sur les coussins gonflables (voir par. 8 iii) plus haut)

et de l'annonce faite par le secrétariat que certains documents de travail prévus pour la dix-huitième session n'avaient pas encore été reçus pour distribution, il a informé le Groupe de travail que les points 4 (Règlement No 22) et 5 (Projet de règlement sur les casques de protection légers pour les conducteurs de cyclomoteurs) de l'ordre du jour ne seraient pas examinés pendant la dix-huitième session (ordre du jour, TRANS/WP.29/GRSP/R.141). Le secrétariat a accepté de préparer un additif à l'ordre du jour pour indiquer quels étaient les deux points ajoutés et les deux points supprimés.

23. Le Groupe de travail a approuvé les modifications proposées à l'ordre du jour de la dix-huitième session et le rapport de la Réunion d'experts de la sécurité passive sur sa dix-septième session.

c) Réunion d'experts de la pollution et de l'énergie
(Trentième session, 10-13 juillet 1995)

Document : TRANS/WP.29/GRPE/30

24. Le Président de la Réunion d'experts a résumé les principaux résultats de la session de la Réunion en évoquant le rapport (TRANS/WP.29/GRPE/30) ainsi que les modifications apportées à des Règlements existants ou en projet, et au nouveau Règlement déjà inscrit à l'ordre du jour de la présente session du Groupe de travail. Il a aussi présenté les plans pour la trente et unième session et a fait savoir que, compte tenu des conclusions du groupe informel, la Réunion d'experts avait l'intention de décider du futur cycle d'essai applicable au Règlement No 49 (Emissions des moteurs à allumage par compression). Il a fait observer qu'il était important de respecter les délais, dans la perspective de l'adoption de limites futures d'émissions applicables aux véhicules utilitaires.

25. Il s'est réjoui d'apprendre des experts du CLEPA et de l'OICA que les derniers obstacles avaient été éliminés lors d'une réunion informelle récente et que le projet de règlement sur les convertisseurs catalytiques de rechange devait être aussi soumis pour examen final à la Réunion d'experts à sa trente et unième session (16-19 janvier 1996).

26. Le Groupe de travail a pris note des renseignements complémentaires donnés et a approuvé le rapport de la Réunion d'experts sur sa trentième session.

d) Faits marquants des dernières sessions

i) Réunion d'experts sur le bruit
(Vingt-troisième session, 18 et 19 septembre 1995)

27. Le Président de la Réunion d'experts a résumé les travaux de la session et il a rappelé les sujets examinés, les progrès enregistrés et les difficultés rencontrées. Il a souligné que l'atténuation du bruit de roulement était l'une des principales questions à l'examen et il a indiqué son intention de faire progresser les travaux relatifs à ce sujet, sans plus tarder, à la vingt-quatrième session. Il prévoyait également des progrès dans l'harmonisation des Règlements Nos 9, 63 et 92 avec le projet de directive UE

relative aux véhicules de la catégorie L qui, selon les renseignements dont il disposait, serait sur le point d'être achevé.

28. Il a également fait rapport sur d'autres points de l'ordre du jour qui avaient été examinés, y compris les propositions visant à appliquer des normes environnementales pour les véhicules en circulation internationale, sans entrer dans les détails, car la question serait examinée par le Groupe de travail au titre d'un autre point de l'ordre du jour (voir par. 53 à 57 ci-après).

ii) Réunion d'experts en matière de roulement et de freinage
(Trente-septième session, 19-22 septembre 1995)

29. Le Président de la Réunion d'experts a présenté au Groupe de travail un compte rendu de la session en attirant l'attention sur les questions que la Réunion avait fini d'étudier et que le Groupe de travail aurait à examiner à sa prochaine session, et celles que la Réunion achèverait probablement lors de sa trente-huitième session (18-20 décembre 1995).

30. Suite à la demande exprimée par le Président lors de sa présentation, le Groupe de travail a confirmé qu'il conviendrait d'envisager l'adoption de certaines caractéristiques de construction sur les véhicules nouveaux à homologuer afin de faciliter l'inspection technique périodique des systèmes de freinage des véhicules et qu'il faudrait poursuivre les travaux sur une norme applicable aux pneus retaillés et rechapés en attendant que l'on décide si ces travaux doivent déboucher sur un nouveau règlement, sur des amendements aux règlements existants sur les pneus ou sur un amendement à la Résolution d'ensemble (R.E.3).

iii) Réunion informelle d'experts de la sécurité passive sur la deuxième phase de l'extension du Règlement No 94 (Pise, Italie, 16-19 octobre 1995)

31. Le Président de la Réunion d'experts de la sécurité passive a informé le Groupe de travail des principales conclusions de l'étude faite par l'EECV (European Experimental Vehicle Committee) examinées lors de la réunion en vue d'introduire un essai de choc décalé (40 %) contre butoir déformable à 56 km/h (TRANS/WP.29/468, par. 67). Il a énuméré les principaux critères d'évaluation de la protection des occupants et a annoncé que l'examen de la question serait poursuivi par la Réunion d'experts à sa dix-huitième session (28 novembre - 1er décembre 1995).

iv) Réunion d'experts de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (Trente-cinquième session, Lippstadt, Allemagne, 23-27 octobre 1995)

32. Lors de la présentation des résultats de la session, le Président de la Réunion d'experts a énuméré tous les points qui avaient été examinés, accordant une attention particulière à ceux sur lesquels des démonstrations avaient été données par l'Institut des techniques d'éclairage de l'Université technique de Darmstadt et par la société HELLA KG Hueck & Co., afin de

faciliter l'examen de certaines propositions visant à améliorer la sécurité des véhicules grâce à de nouvelles techniques. Il a également remercié le Ministère des transports allemand d'avoir bien voulu accueillir la Réunion.

33. Le Président a signalé que la session avait permis l'élaboration finale de huit amendements aux règlements existants, qui seraient examinés par le Groupe de travail à sa prochaine session. Le Président, s'attendant à ce que les travaux progressent au même rythme à la prochaine session (trente-sixième), a prié le Groupe de travail de porter de trois à quatre jours de travail la session de la Réunion d'experts.

34. La proposition du Président a été examinée et le Groupe de travail a accepté de modifier les dates de la trente-sixième session, qui commencerait le 1er avril 1996 à 9 h 30 pour se terminer le 4 avril 1996, à 17 h 30 au plus tard. Afin de ne pas dépasser le nombre de jours de réunion alloués, le Groupe de travail a décidé que, le 4 avril, la session se tiendrait sans interprétation.

v) Réunion d'experts des dispositions générales de sécurité
(Soixante-neuvième session, 30 et 31 octobre 1995)

35. Le Président de la Réunion d'experts a confirmé au Groupe de travail que l'examen des points restant à régler de la proposition relative à un nouveau projet de règlement sur les véhicules de transport de personnes de grande capacité à deux niveaux ainsi que des propositions de modification des Règlements Nos 36, (52) et 66 avait sensiblement progressé bien que la session ait été réduite à deux jours, les services d'interprétation n'ayant pas été assurés le 1er novembre 1995 (TRANS/WP.29/468, par. 17).

36. Il a aussi présenté dans ses grandes lignes le débat concernant les amendements aux Règlements Nos 18, 46, 81 et 97 et a informé le Groupe de travail que, bien que certains mérites aient été reconnus aux propositions de la Roumanie touchant la classification des véhicules (TRANS/WP.29/468, par. 90), la proposition correspondante n'avait pas été appuyée.

37. Le représentant de la Roumanie a pris note de cette information et a expliqué au Groupe de travail que sa proposition avait été élaborée en vue d'éliminer les difficultés rencontrées dans son pays du fait des imperfections constatées dans l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble R.E.3. Au cours du débat qui a suivi, l'avis qui a prévalu a été que les définitions des catégories de véhicules utilisées actuellement par la CEE et par l'Union européenne devraient encore être harmonisées. Toutefois, à la demande du Groupe de travail, le Président de la Réunion d'experts a accepté que la proposition de la Roumanie (TRANS/WP.29/GRSG/R.283) soit réexaminée à la soixante-dixième session de la Réunion d'experts, compte tenu des explications données par le représentant de ce pays.

EXAMEN DE PROJETS D'AMENDEMENTS A DES REGLEMENTS EXISTANTS OU A DES PROJETS DE REGLEMENTS

a) Règlement No 25 (Appuis-tête)

Document : TRANS/WP.29/R.711

38. L'examen de ce point a été reporté (voir par. 8 plus haut). Le Groupe de travail a invité la Réunion d'experts de la sécurité passive à compléter l'examen de cette question lors de sa dix-huitième session (28 novembre - 1er décembre 1995), afin de faire en sorte que la proposition se présente sous une forme telle qu'elle puisse être adoptée.

b) Règlement No 49 (Emissions des moteurs à allumage par compression)

Document : TRANS/WP.29/R.714

39. La proposition traitant des dispositions relatives aux moteurs fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) a été examinée par le Groupe de travail qui a recommandé qu'elle soit adoptée par le Comité d'administration AC.1 (voir par. 77 ci-après).

40. Les participants ont noté que la proposition spécifiait pour les GPL des caractéristiques de composition moyenne alors que leur qualité et leur composition variaient considérablement selon les conditions climatiques des différents pays. Le Groupe de travail a décidé que, en vue d'assurer la précision des calculs d'émission, la question pourrait être réexaminée lorsque davantage d'expérience et que de nouvelles informations auraient été réunies.

c) Projet de règlement sur l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant

Document : TRANS/WP.29/R.715

41. La proposition d'incorporer dans le projet de règlement des prescriptions concernant la mesure de la consommation d'énergie et de l'autonomie des véhicules électriques a été examinée par le Groupe de travail qui a recommandé qu'elle soit adoptée par le Comité d'administration AC.1 (voir par. 78 ci-après) avec les modifications ci-après :

Paragraphe 1, modifier comme suit :

"... consommation d'énergie et de l'autonomie 1".

Paragraphes 5.3.1 et 5.3.2, modifier comme suit :

"5.3.1 Le service technique responsable des essais mesure la consommation d'énergie électrique selon la méthode et le cycle d'essai décrits à l'annexe 6.

5.3.2 Le service technique responsable des essais mesure l'autonomie du véhicule conformément à la méthode décrite à l'annexe 7.

L'autonomie mesurée selon cette méthode est la seule dont la documentation publicitaire puisse faire état."

Annexe 2 (ancienne), renumérotée annexe 3, paragraphe 7.2.2 (nouveau), supprimer les mots "(spécification du constructeur)".

42. Répondant à une question du représentant de la Hongrie, le Président de la Réunion d'experts de la pollution et de l'énergie a confirmé que la France et l'Allemagne communiqueraient le projet de règlement au Secrétaire général de l'ONU (TRANS/WP.29/427, par. 64) et que leur acceptation de ce projet de règlement traduisait la position d'autres Etats membres de l'Union européenne (voir par. 61 ci-dessous). Il a aussi confirmé que ce projet de règlement devrait entrer en vigueur le 1er janvier 1997 et que toutes les Parties contractantes restaient invitées à dénoncer le Règlement No 84 à la même date (TRANS/WP.29/427, par. 65).

EXAMEN DE PROJETS D'AMENDEMENTS A LA RESOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CONSTRUCTION DES VEHICULES (R.E.3)

a) Annexe 13 (Installation de ceintures de sécurité)

Document : TRANS/WP.29/R.712

43. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document introduisant dans l'annexe 13 de la Résolution d'ensemble des prescriptions d'essai applicables aux ancrages supérieurs réglables des ceintures de sécurité. Le secrétariat a été prié d'établir l'amendement pertinent de la R.E.3 et de le communiquer aussi au Comité des transports intérieurs, pour sa cinquante-huitième session, afin que les gouvernements soient informés de cette nouvelle procédure d'essai.

44. Lors de l'examen de la procédure d'essai mentionnée ci-dessus, l'expert du CLEPA a estimé que cet essai ne permettrait pas de faire réellement la différence entre bons et mauvais ancrages supérieurs et il a attiré l'attention sur ses propres propositions initiales, qui prévoyaient d'utiliser une charge constante de 2,5 daN au lieu d'un enrouleur. Le Groupe de travail a pris note de ces observations mais n'a pas jugé bon de rouvrir un débat technique clos par la Réunion d'experts de la sécurité passive.

b) Paragraphe 1 (Véhicules et ensembles de véhicules)

Document : TRANS/WP.29/R.713

45. Le document introduisant dans la R.E.3 des renseignements sur les dispositions relatives à l'arrimage des véhicules lors du transport maritime par navires rouliers a été examiné et adopté par le Groupe de travail. Ce dernier a en outre décidé que le secrétariat prendrait sur ce point les mêmes mesures que dans le cas mentionné au paragraphe 43 ci-dessus. A ce propos, il a été fait mention d'un autre amendement à la R.E.3 adopté en 1995 (TRANS/WP.29/436, par. 86 et 87).

EXAMEN DE NOUVEAUX PROJETS DE REGLEMENTS

- a) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection offerte par les coussins gonflables

Documents : TRANS/WP.29/R.709; documents informels Nos 3 et 5 selon l'annexe 1 du présent rapport

46. L'examen de cette question a été reporté (voir le paragraphe 8 ci-dessus). Le Groupe de travail a invité la Réunion d'experts à examiner à nouveau cette proposition en tenant compte des divergences d'opinion exprimées par les diverses parties. A ce propos, il a été pris note du document informel No 5 ainsi que des demandes tendant à ce que l'on prenne des dispositions pour éliminer du marché les coussins gonflables montés à posteriori de qualité insuffisante.

47. Le Groupe de travail a aussi pris note du document informel No 3 dans lequel étaient présentées les données d'expérience réunies aux Etats-Unis d'Amérique ainsi que des preuves de la réduction des blessures obtenue lorsque les coussins gonflables sont utilisés en même temps que les ceintures de sécurité.

- b) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules électriques à accumulateurs en ce qui concerne les dispositions particulières applicables à la construction et à la sécurité de fonctionnement

Documents : TRANS/WP.29/R.710; document informel No 4 selon l'annexe 1 du présent rapport

48. Ce document a été examiné et le Groupe de travail a recommandé au Comité d'administration de l'adopter sans modifications (voir le paragraphe 80 ci-après).

49. Toutefois, il a aussi été décidé que la proposition de l'Italie (document informel No 4) devrait être examinée par la Réunion d'experts de la pollution et de l'énergie à sa trente et unième session, afin que l'on puisse décider si les dispositions du paragraphe 5.2.1.1.1 devaient être modifiées pour autoriser le stationnement du véhicule avec les feux de position allumés. Au cours de l'examen de cette question, des variantes de propositions ont été formulées par le représentant du Royaume-Uni, ainsi que par l'expert de l'OICA qui a aussi mentionné un autre passage du texte (par. 5.2.3) dont le libellé pourrait être remanié. Les propositions mentionnées ci-dessus sont annexées au présent rapport pour qu'il en soit pris acte (annexe 2).

CONFERENCE REGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT DE 1996

- a) Préparation de la Conférence

Documents : ECE/RCTE/PC/27 et 33

50. Le Président du Comité préparatoire de la Conférence, M. S. Schimming (Allemagne), a informé le Groupe de travail que le Comité préparatoire était

en train d'étudier l'évolution ultérieure sur les questions évoquées dans le projet de principes pour une stratégie relative aux transports et à l'environnement (ECE/RCTE/PC/10/Rev.3) sur la base des documents établis par le secrétariat (ECE/RCTE/PC/27 et document informel No 30). Dans ces documents, on confiait au Groupe de travail de la construction des véhicules des tâches portant sur les questions suivantes :

a) amendements à l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de Vienne de 1968 (définissant des normes environnementales pour les véhicules en circulation internationale);

b) prescriptions et limites techniques relatives aux émissions et à la qualité des carburants et objectifs concernant la consommation d'énergie pour la période 2000-2005;

c) élaboration d'un nouvel instrument juridique concernant l'adoption de conditions uniformes pour la visite technique périodique des véhicules et la reconnaissance réciproque.

M. Schimming a aussi déclaré qu'il faudrait trouver des organismes compétents ou des experts voulant bien se charger d'élaborer des textes sur plusieurs autres questions énumérées dans le document, ayant trait à divers problèmes de transport.

51. Il a également rappelé au Groupe de travail que la septième session prévue initialement du 20 au 24 novembre 1995 avait été ramenée à deux jours et demi seulement en raison du nombre limité de documents de travail disponibles et des restrictions budgétaires touchant le secrétariat.

52. Au sujet du lieu et de la date de la Conférence, il a informé le Groupe de travail que le Gouvernement autrichien avait fait savoir au Comité préparatoire qu'il envisageait d'accueillir la Conférence mais en 1997 et non en 1996. Si cela était confirmé, compte tenu du fait que la troisième Conférence paneuropéenne sur les transports était prévue en juin 1997, la période la plus indiquée pour la Conférence semblerait être l'automne 1997.

b) Prescriptions de construction concernant les véhicules en circulation internationale

Documents : TRANS/WP.29/GRPE/R.255/Rev.1 et Rev.1/Add.1, R.256; documents informels Nos 2 et 7 selon l'annexe 1 du présent rapport

53. Le Directeur de la Division des transports de la CEE a expliqué au Groupe de travail le principe de la proposition élaborée par le secrétariat (TRANS/WP.29/GRPE/R.255/Rev.1 et Rev.1/Add.1) et actuellement étudiée par les Réunions d'experts de la pollution et de l'énergie d'une part et du bruit d'autre part. Il a aussi fait savoir que ces propositions d'amendements à l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de Vienne de 1968 avaient été examinées par le Groupe de travail de la sécurité routière à sa vingt-cinquième session et a noté que d'autres propositions relatives à la procédure d'amendement et à ses effets figuraient dans le document TRANS/WP.29/GRPE/R.256. Il a invité les délégations à reprendre

l'étude de cette proposition et à communiquer leurs observations dans les meilleurs délais afin que les Réunions d'experts de la pollution et de l'énergie et du bruit puissent les examiner.

54. L'expert de l'IRU a présenté le document informel No 2 en appuyant en principe la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRPE/R.255/Rev.1 et a demandé qu'un paragraphe y soit ajouté pour que les véhicules munis du certificat de visite approprié puissent être employés sans restriction en circulation internationale pendant leur durée de vie utile.

55. Le document informel No 7 a aussi été communiqué pour examen par les Réunions d'experts susmentionnées, accompagné de la recommandation de tenir compte des importations de véhicules d'occasion en ce qui concerne l'immatriculation. Le représentant de la Roumanie a demandé que, parallèlement à cette question, on envisage également le cas de l'amélioration des caractéristiques des véhicules par montage des moteurs et d'équipements nouveaux, permettant de satisfaire à des prescriptions plus strictes en matière d'environnement.

56. Le Groupe de travail a décidé que les Réunions d'experts susmentionnées (voir par. 53 ci-dessus) devraient poursuivre l'examen de cette question au cours de leurs prochaines sessions, en janvier et février 1996, afin qu'une proposition définitive puisse être élaborée.

c) Prescriptions techniques concernant les véhicules en circulation internationale

57. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail qu'une proposition relative à des conditions uniformes applicables aux épreuves d'aptitude à la circulation des véhicules automobiles et de leurs remorques, comportant aussi des principes de reconnaissance réciproque, avait déjà été transmise au secrétariat et serait distribuée pour examen par les Réunions d'experts de la pollution et de l'énergie d'une part et du bruit d'autre part à leurs prochaines sessions.

d) Prescriptions techniques et valeurs limites futures

58. Le Président du Groupe de travail a présenté des informations concernant le "Programme Auto-Oil", initiative tripartite de la Commission européenne, de l'industrie automobile et de l'industrie pétrolière, visant à préparer la législation sur les émissions de l'an 2000 (TRANS/WP.29/GRPE/30, par. 18). Il a suggéré que les questions en découlant soient discutées au cours de la trente et unième session de la Réunion d'experts de la pollution et de l'énergie, afin que l'on puisse aborder l'élaboration des dispositions futures en matière de limites d'émission et la qualité des carburants.

ACCORD DE 1958

a) Position des règlements annexés

Document : TRANS/WP.29/343/Rev.3/Amend.2

59. Le document donnant des renseignements sur la position, au 20 octobre 1995, de l'Accord et des règlements annexés a été distribué et la mise à jour suivante a été en outre présentée :

1. Entrées en application/mises à jour de règlements

E 17, Finlande, la notification d'application des Règlements Nos 36, 52, 66, 83, 92, 93 et 94 a été déposée auprès du Secrétaire général en date du 30 octobre 1995. La Finlande appliquera donc ces règlements à compter du [29 décembre 1995].

2. Nouveaux règlements, nouveaux amendements/rectificatifs aux règlements et dates d'application

Règlement No 3 : Complément 3 à la série 02 d'amendements
(TRANS/WP.29/446) [15 février 1996]

Règlement No 87 : Complément 1 à la version originale
(TRANS/WP.29/453) [15 février 1996]

Règlement No 91 : Complément 1 à la version originale
(TRANS/WP.29/454) [15 février 1996]

60. A propos de l'application des règlements dans les législations nationales, l'expert de l'OICA a distribué la dix-septième édition des tableaux d'application des Règlements CEE et des directives de l'Union européenne relatives à l'homologation de type des véhicules, des équipements et des pièces détachées dans les pays Parties contractantes à l'Accord de 1958. Il a regretté que les mises à jour d'un certain nombre de pays n'aient pas été envoyées à temps et que ces renseignements risquent donc d'être incomplets. Il a rappelé aux représentants de ces pays, dont la liste est donnée à la première page des tableaux, qu'ils devraient communiquer au secrétariat de l'OICA les renseignements nécessaires dès que possible, afin qu'une dix-septième édition révisée puisse être distribuée lors de la cent huitième session du Groupe de travail. Il a en outre rappelé aux délégations que ces renseignements seraient très limités en ce qui concerne les Règlements Nos 94 et 95, compte tenu de la déclaration faite par la France lors de la dernière session du Groupe de travail (TRANS/WP.29/468, par. 67).

b) Rapport sur la position des projets de règlements et/ou d'amendements aux règlements existants

Document : TRANS/WP.29/R.642/Rev.5

61. Le Groupe de travail a pris note des renseignements donnés dans le document, ainsi que des informations complémentaires ci-après, fournies par le secrétariat :

I. Nouveaux projets de règlements

Projecteurs à source lumineuse à décharge (TRANS/WP.29/432), communications des Pays-Bas (27 avril 1995) et de l'Allemagne (7 novembre 1995) transmises au Secrétaire général le 9 novembre 1995.

Sources lumineuses à décharge (TRANS/WP.29/433), communications des Pays-Bas (3 mai 1995) et de l'Allemagne (7 novembre 1995) transmises au Secrétaire général le 9 novembre 1995.

Emissions de dioxyde de carbone et consommation de carburant (TRANS/WP.29/434), communication de l'Allemagne reçue le 7 novembre 1995.

Dispositifs d'attelage courts (TRANS/WP.29/435), communication de l'Allemagne reçue le 7 novembre 1995.

II. Amendements à des Règlements existants

Règlement No 51, complément 1 à la série 02 d'amendements (TRANS/WP.29/464), communication de l'Allemagne (7 novembre 1995) transmise au Secrétaire général le 9 novembre 1995.

Notifications dépositaires en cours de communication :

Règlement No 45, rectificatif 1 à la série 01 d'amendements (TRANS/WP.29/471) C.N.351.1995.TREATIES-70

Règlement No 48, rectificatif 4 à la série 01 d'amendements (TRANS/WP.29/472) C.N.352.1995.TREATIES-71

Règlement No 49, rectificatif 1 à la série 02 d'amendements (TRANS/WP.29/474) C.N.353.1995.TREATIES-72

Règlement No 79, rectificatif 2 (TRANS/WP.29/476) C.N.354.1995.TREATIES-73

Règlement No 96, rectificatif 1 (TRANS/WP.29/480) C.N.355.1995.TREATIES-74

62. En réponse à la question posée par le représentant de la Suède, le secrétariat a confirmé que des versions récapitulatives de la révision 2 du Règlement No 9, de la révision 3 du Règlement No 13, de la révision 1

du Règlement No 51, de la révision 1 du Règlement No 52, de la révision 1 du Règlement No 54 et du Règlement No 96 étaient en cours de préparation en anglais et en français, et qu'il ne restait plus qu'à les vérifier et à les corriger avant de les publier. Le secrétariat a fait savoir qu'il s'engageait à mener à bien ces travaux, mais il a informé le Groupe de travail que les vacances de poste actuelles au sein du groupe de la construction des véhicules continuaient de les entraver. L'offre d'assistance de l'expert de l'OICA a été très appréciée et le secrétariat a décidé d'en faire usage s'ils étaient à nouveau retardés.

63. Le représentant de la Hongrie a fait observer que la réception tardive, c'est-à-dire juste avant la session, des documents de travail envoyés par courrier - qu'il s'agisse des originaux ou des traductions - était un problème courant. Il a prié le secrétariat de s'assurer auprès des services de conférences de l'ONU que l'on donnerait aux traductions un rang de priorité aussi élevé que possible et que l'on réduirait au minimum les retards dans la distribution des documents.

QUESTIONS DIVERSES

a) Prescriptions techniques relatives aux véhicules transportant des marchandises dangereuses

64. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que des dispositions relatives au freinage des véhicules relevant de l'ADR étaient actuellement étudiées par la Réunion d'experts en matière de roulement et de freinage, sur la base d'une proposition du Royaume-Uni qui serait mise à jour pour examen à la trente-neuvième session prévue en février 1996.

65. Le Groupe de travail a aussi été informé qu'en ce qui concerne toutes les autres dispositions relatives aux véhicules relevant de l'ADR, une proposition de projet de règlement avait été élaborée par les experts de l'OICA et distribuée en tant que document informel au cours de la soixante-neuvième session de la Réunion d'experts des dispositions générales de sécurité tenue récemment.

66. Au cours du débat, il a été confirmé que les deux propositions susmentionnées reprenaient les dispositions de l'Appendice B2 de l'ADR (Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route) et qu'elles permettraient à l'avenir une homologation de type des véhicules en question. La possibilité, dans le cadre de la restructuration de l'ADR, de supprimer de cet accord les dispositions applicables aux véhicules relevant de l'ADR, et de traiter ces aspects dans les règlements de la CEE a aussi été envisagée.

b) Révision de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et examen du statut de la Résolution

67. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que le représentant des Pays-Bas s'engageait à établir un document de travail visant à mettre à jour et à rationaliser la Résolution d'ensemble pour donner plus d'importance aux recommandations et leur donner un statut comparable à celui des Règlements de la CEE, par exemple en les annexant à l'Accord de 1958 modifié.

68. Le Groupe de travail a décidé que, lorsqu'elle sera disponible, cette proposition devrait être examinée d'abord par le Comité de gestion WP.29/AC.2, lequel devrait recommander la suite à y donner.

69. Lors de l'examen de ce point, le représentant de l'Italie a rappelé la finalité première de la Résolution d'ensemble qui était d'établir un lien entre les Règlements et les recommandations, s'est félicité de l'intention du Groupe de travail de lui donner un statut renforcé et il a demandé que l'on veuille à ce que le travail de rationalisation ne porte pas atteinte à cet objectif.

- c) Résolution de la troisième Conférence internationale sur les essais et les homologations de type des véhicules automobiles participant au trafic international (Nitra, Slovaquie, 6 et 7 septembre 1995)

Document : Document informel No 1 selon l'annexe 1 du présent rapport

70. Le Groupe de travail a pris note de la Résolution de la Conférence appuyant les efforts entrepris pour harmoniser les procédures d'homologation de type dans le cadre de l'Accord de 1958 modifié. On a également pris note du soutien exprimé en faveur de l'élaboration de dispositions concernant les visites techniques des véhicules routiers, conformément au projet de nouvel accord, à l'étude pour la Conférence régionale sur les transports et l'environnement de 1996 (voir par. 57 ci-dessus).

- d) Règlement No 94 - Rectificatif

71. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que l'OICA avait découvert une erreur de traduction dans la version française du projet de supplément 1 audit Règlement (document TRANS/WP.29/479). Il a été confirmé que les volants de direction contenant des coussins gonflables devaient porter la mention "AIRBAG" quelle que soit la langue utilisée dans le pays. Il a été décidé qu'un rectificatif serait établi (TRANS/WP.29/479/Corr.1, français seulement) ainsi libellé :

"Paragraphe 6.1.1, remplacer 'COUSSIN GONFLABLE' par 'AIRBAG'".

- e) Invitation à une conférence internationale

72. Au nom du Gouvernement australien et de l'Etat de Victoria, le représentant de l'Australie a invité les délégations à assister à la quinzième Conférence technique internationale sur l'amélioration de la sécurité des véhicules qui devait se tenir à Melbourne du 13 au 17 mai 1996. Il a mentionné le programme, qui serait d'un haut niveau technique, ainsi que plusieurs visites et démonstrations techniques qui auraient lieu pendant et après la Conférence.

ADOPTION DU RAPPORT

73. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cent septième session ainsi que ses annexes.

B. PREMIERE SESSION DU COMITE D'ADMINISTRATION AC.1**CREATION DU COMITE AC.1**

74. Sur les 27 Parties contractantes à l'Accord de 1958, 20 étaient représentées à la session inaugurale de l'AC.1.

ELECTION DU BUREAU

75. M. V. Koutenev (Fédération de Russie) et M. B. Gauvin (France) ont été respectivement élus président et vice-président de l'AC.1 pour sa première session.

EXAMEN DES PROJETS D'AMENDEMENTS A DES REGLEMENTS EXISTANTS OU A DES PROJETS DE REGLEMENTS

a) Règlement No 25 (Appuis-tête)

76. Point dont l'examen est reporté (voir par. 8 ci-dessus).

✓ b) Règlement No 49 (Emissions des moteurs à allumage par compression)

77. Pays appliquant le règlement : 18

Pays présents et votants : 15

Le document TRANS/WP.29/R.714 a été adopté à l'unanimité (voir par. 39 ci-dessus). Le secrétariat l'a transmis au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour qu'il le communique aux Parties contractantes au Règlement, pour examen en tant que projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement No 49 (art. 12 de l'Accord).

c) Projet de règlement sur l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant

Document : TRANS/WP.29/R.715

78. La proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/R.715 a été adoptée à l'unanimité, ainsi que les amendements décidés par le Groupe de travail (voir par. 41 ci-dessus). Le Comité AC.1 a noté que le règlement était toujours à l'état de projet à la suite de son adoption par le Groupe de travail à sa cent quatrième session. On a considéré cette situation comme provisoire, une fois entré en vigueur l'Accord modifié. Le secrétariat a été prié de transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies le complément 1 adopté, ainsi que le texte du projet de règlement, une fois que la France et l'Allemagne auront envoyé leurs communications.

EXAMEN DE NOUVEAUX PROJETS DE REGLEMENTS

- a) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection offerte par les coussins gonflables
79. Point dont l'examen est reporté (voir par. 8 ci-dessus).
- b) Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules électriques à accumulateurs en ce qui concerne les dispositions particulières concernant la construction et la sécurité de fonctionnement
80. Pays présents et votants : 20

Le document TRANS/WP.29/R.710 (voir par. 48 ci-dessus) a été adopté à l'unanimité. Le secrétariat le transmettra au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, pour qu'il le communique aux Parties contractantes à l'Accord aux fins d'examen en tant que nouveau projet de règlement (art. premier de l'Accord).

81. En réponse à une question posée par un membre du Comité AC.1, il a été confirmé que si le projet de règlement est adopté conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article premier de l'Accord, "(il) entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes qui n'ont pas donné notification de leur désaccord, à la date ou aux dates qui y ont été précisées, en tant que règlement formant annexe au présent Accord" (art. premier, par. 4). Etant donné qu'une telle date n'a pas été précisée dans le texte du projet de règlement, une date appropriée devra être arrêtée entre le secrétariat et le Bureau des affaires juridiques de l'ONU une fois écoulée la période de six mois suivant la date de notification par le Secrétaire général (art. premier, par. 2).

82. Il a en outre été confirmé qu'une fois cette procédure terminée les Parties contractantes pourraient communiquer le nom et l'adresse des services techniques chargés d'effectuer les essais d'homologation et des services administratifs au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies (c'est-à-dire au Secrétariat à Genève) (par. 10 du projet de règlement) pour qu'ils soient consignés dans le document faisant le point sur la position de l'Accord et de ses amendements.

ELIMINATION DES RETARDS

83. Le Comité AC.1 a en outre décidé que des mesures devraient être prises dans le cadre de la transition vers l'Accord modifié, en vue de régler les questions laissées en suspens par les gouvernements (TRANS/WP.29/R.642/Rev.5). A la suite de cette décision, le secrétariat a été prié de transmettre au Secrétaire général les documents ci-après :

- a) Règlement No 13, projet de complément 1 à la série 08 d'amendements, document TRANS/WP.29/430, adopté par le Groupe de travail à sa cent quatrième session (TRANS/WP.29/427, par. 54);

- b) Règlement No 13, projet de série 09 d'amendements, document TRANS/WP.29/470 (encore en traduction), adopté par le Groupe de travail à sa cent sixième session (TRANS/WP.29/468, par. 44 à 47, et annexe 4);
- c) Règlement No 46, complément 2 à la série 01 d'amendements, document TRANS/SC1/WP29/300, adopté par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-douzième session (TRANS/SC.1/WP.29/287, par. 43 et 44).

84. Il a en outre été décidé que le Comité AC.1 devrait réexaminer la situation lors de sa deuxième session, en mars 1996, et, si nécessaire, prendre de nouvelles mesures.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUES SANS COTE
PENDANT LA CENT SEPTIEME SESSION

No	Communiqué par	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	République slovaque	10.3	A	Resolution adopted at the Third International Conference on Testing and Type Approval of Motor Vehicles in the International Context
2.	IRU	8.2	A	Standpoint of the IRU on the proposal for amendments to the European Agreement Supplementing the 1968 Vienna Convention
3.	Etats-Unis	7.1	A	NHTSA news release: "Safety agency issues warning on airbag danger to children"
4.	Italie	7.2	A	Italian considerations on the draft Regulation on uniform provisions concerning the approval of battery electric vehicles with regard to construction and functional safety
5.	OICA	7.1	A/F	Projet de règlement de la CEE sur les coussins gonflables (document TRANS/WP.29/R.709)
6.	Australie	3	A	The Australian Federal Office of Road Safety's position with regard to the 1958 Agreement
7.	Grèce	8.2	A	Clarifications concerning the proposals for imposing environmental standards for vehicles in international traffic

Annexe 2

PROPOSITIONS DE PROJETS D'AMENDEMENTS AU PROJET DE REGLEMENT
SUR DES PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES A L'HOMOLOGATION
DES VEHICULES ELECTRIQUES A ACCUMULATEURS EN CE QUI CONCERNE
LES DISPOSITIONS PARTICULIERES CONCERNANT LA CONSTRUCTION
ET LA SECURITE DE FONCTIONNEMENT (document TRANS/WP.29/R.710)

Transmis par l'Italie (document informel No 4)

Paragraphe 5.2.1.1.1, lire le texte comme suit :

"... La clé ne doit pouvoir être introduite ou enlevée que dans cette position et, éventuellement, dans une autre position déterminée par le constructeur du véhicule ('position stationnement'), où le système de traction est à l'arrêt mais où il est possible d'allumer les feux de stationnement."

Transmis par le Royaume-Uni

Paragrapes 5.2.1 à 5.2.1.1.2, remplacer le texte actuel par le suivant :

"5.2.1 Mise sous tension :

5.2.1.1 La mise sous tension doit s'effectuer au moyen d'une clé de contact.

5.2.1.2 La clé ne doit pouvoir être enlevée dans aucune position qui mette sous tension le système de traction ou permette la marche au moteur."

Transmis par l'OICA

Paragraphe 5.2.1.1.1, lire : "La clé pourra être introduite ou enlevée dans cette position."

Paragrapes 5.2.3 et 5.2.3.1, modifier le texte comme suit :

"5.2.3 Marche arrière

5.2.3.1 La marche arrière ne doit être possible qu'après actionnement d'une commande spécifique. Cette action devra comporter :

- a) soit deux manoeuvres différentes combinées,
- b) soit l'utilisation d'un interrupteur électrique ..."
