



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/62
28 novembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ
(GRSG) SUR SA QUATRE-VINGT-TROISIÈME SESSION**

(15-18 octobre 2002)

1. Le GRSG a tenu sa quatre-vingt-troisième session¹ du 16 (matin) au 18 (matin) octobre 2002, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Ont participé à ses travaux des experts des pays suivants, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi pris part, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales ci-après: Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) et Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA).

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

2. Le Groupe informel sur les tâches communes s'est réuni les 15 (après-midi seulement) et 16 (matin seulement) octobre 2002, sous la présidence de M. T. Onoda (Japon). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a participé ainsi que des experts des organisations non gouvernementales ci-après: Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA). On trouvera un résumé des travaux de cette réunion aux paragraphes 39 et 40, plus bas.

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

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/20/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSG/2002/4, TRANS/WP.29/GRSG/2002/5, TRANS/WP.29/GRSG/2002/14.

4. Le GRSG a examiné et adopté les propositions contenues dans les documents TRANS/WP.29/GRSG/2002/4 et TRANS/WP.29/GRSG/2002/5 et décidé de les transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2003, en tant que projet de complément 8 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 36.

5. L'expert du Royaume-Uni a retiré le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/20/Rev.1. Le GRSG a décidé de mettre le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/14 de côté en attendant que soit adopté le texte révisé du Règlement n° 107 fusionnant les Règlements n°s 36, 52 et 107.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSG/2002/2, TRANS/WP.29/GRSG/2002/6, TRANS/WP.29/GRSG/2002/15, document informel n° 14 de l'annexe au présent rapport.

6. L'expert de l'Espagne a présenté le document informel n° 14 relatif aux prescriptions précisant les conditions dans lesquelles la porte du conducteur pouvait être considérée comme une issue de secours pour les passagers. L'expert de la Fédération de Russie a accepté d'examiner la proposition espagnole et retiré la sienne (TRANS/WP.29/GRSG/2002/2). Pour permettre de mieux étudier la proposition, le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 14 sous une cote officielle à la prochaine session.

7. Pour la même raison que celle relative aux propositions parallèles concernant le document n° 36 (voir par. 5), l'expert du Royaume-Uni a retiré le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/21/Rev.1 et le GRSG a décidé de mettre de côté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/15.

8. Afin de laisser à l'expert de l'OICA davantage de temps pour étudier la proposition du TRANS/WP.29/GRSG/2002/6 avec l'expert de l'Allemagne, le GRSG a décidé de l'examiner à la session de mai 2003. L'expert de la Fédération de Russie a indiqué que cette proposition devrait viser les véhicules des classes A et B et non des classes I, II et III.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/1999/22/Rev.1, TRANS/WP.29/GRSG/2002/7, TRANS/WP.29/GRSG/2002/12, TRANS/WP.29/GRSG/2002/13, document informel n° 12 de l'annexe au présent rapport.

9. Le Président a informé le GRSG que les États membres de l'Union européenne avaient recommandé qu'afin de faciliter la signature du Règlement par la Communauté européenne, le résultat du fusionnement des Règlements n°s 36, 52 et 107, sous forme d'une révision du Règlement n° 107, devrait être parallèle à la Directive de l'Union européenne sur les autobus et les autocars (2001/85/CE). Sur cette base, le GRSG devrait procéder en deux étapes. Dans la première, les prescriptions de la Directive seraient incorporées dans le Règlement révisé. La seconde serait consacrée aux améliorations.

10. Dans cet esprit, l'expert de l'OICA a annoncé la soumission d'un nouveau document pour la révision 1 du Règlement n° 107. Il a proposé de conserver le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/12 pour la deuxième étape du processus (voir par. 9, ci-dessus). Il a déclaré qu'une nouvelle annexe reprendrait les prescriptions de la Directive de l'Union européenne relative aux masses et dimensions, ainsi que les prescriptions sur la résistance de la superstructure. À la demande de l'expert de la Hongrie, le GRSG a déclaré que le Règlement n° 66 ne serait pas inclus dans le Règlement n° 107. Lors de la deuxième étape, le Règlement n° 107 ne comporterait qu'une référence au Règlement n° 66 dans l'annexe relative à la résistance de la superstructure.

11. Le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/13 et le document informel n° 12 étant jugés relever de la deuxième étape, le GRSG a décidé de les mettre de côté. L'expert du Royaume-Uni a retiré le document TRANS/WP.29/GRSG/1999/22/Rev.1.

12. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/7 et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leur session de mars 2003 en tant que projet de complément 4 au Règlement.

13. À la demande du Président, plusieurs experts ont informé le GRSG que des autobus découverts à deux étages étaient immatriculés dans leur pays selon la législation nationale ou au titre d'homologations individuelles, mais non selon le Règlement n° 107.

ACTUALISATION DU RÈGLEMENT N° 66 (Résistance de la superstructure)

Documents: Documents informels n°s 5, 6, 7, 8 et 10 de l'annexe au présent rapport.

14. L'expert de la Hongrie, Président du groupe informel sur l'actualisation du Règlement n° 66, a rendu compte des progrès accomplis lors de la réunion tenue à Barcelone les 13 et 14 mai 2002 (document informel n° 5).

15. Il a déclaré que certaines questions restaient non encore résolues mais devraient pouvoir l'être lors de la prochaine réunion du groupe, prévue les 28 et 29 octobre 2002 à Varsovie. Le document informel n° 8 récapitulait les travaux du groupe informel et ce texte constituerait la base de la révision du Règlement n° 66. Il a remercié l'expert du Royaume-Uni d'avoir apporté son concours à la rédaction de ce document. Enfin, il a demandé aux experts du GRSG de bien vouloir lui faire parvenir leurs commentaires afin de l'aider à mettre sous forme finale la proposition qu'il devrait soumettre pour examen à la prochaine session du GRSG.

16. Il a été indiqué que les prescriptions relatives à la conformité de la production devraient respecter les recommandations du WP.29 (TRANS/WP.29/504, par. 15 et 17). Plusieurs experts ont demandé que soit inclus un document d'information équivalant à la directive correspondante de l'Union européenne.

17. L'expert de la Hongrie a présenté le document informel n° 10 où était décrit un accident lors duquel un autocar qui s'était retourné avait été disloqué. Il a aussi présenté le document informel n° 6 qui soulevait la question du comportement des autocars surélevés lors de l'essai de retournement type. Les experts ont conclu que les conséquences de l'accident avaient été aggravées parce que l'autocar avait basculé dans un grand fossé. L'essai de retournement actuel du Règlement n° 66 ne devrait donc pas être amendé. Plusieurs experts ont suggéré qu'il faudrait éviter la construction de grands fossés ou alors les protéger afin de ne pas aggraver les conséquences des retournements. Enfin, le GRSG a décidé de conserver le document informel n° 6 et de l'examiner en détail lors de la session de mai 2003.

18. L'expert de la Hongrie a présenté le document informel n° 7, qui complétait les statistiques sur les retournements présentées lors de sessions antérieures.

RÈGLEMENT N° 43 (Vitrages de sécurité)

a) Actualisation

Documents: Documents informels n°s 1 et 9 de l'annexe au présent rapport.

19. En ce qui concerne le nouveau modèle de fausse tête, l'expert de l'Allemagne a fait savoir que la situation était la même que lors de la session précédente (TRANS/WP.29/GRSG/61, par. 24). Par ailleurs, le rectificatif au Règlement, qu'il avait annoncé à la session précédente (TRANS/WP.29/GRSG/61, par. 26), était rédigé mais il préférerait attendre que le WP.29 ait adopté la série 07 d'amendements au Règlement au cas où il faille modifier le rectificatif en fonction d'autres erreurs éventuelles.

20. L'expert de la Commission européenne a présenté une proposition visant à signaler par un symbole supplémentaire les vitrages de sécurité ayant un facteur de transmission régulière de la lumière inférieur à 40 % (document informel n° 1). L'expert de la CLEPA a présenté le document informel n° 9 dans lequel il était expliqué pourquoi cette signalisation n'était pas nécessaire. Sept experts se sont déclarés en faveur de la proposition de la Commission européenne, 10 en faveur de la position de la CLEPA. Le Président a suggéré que soit poursuivi l'examen de la proposition et demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 1 sous une cote officielle lors de la session de mai 2003.

21. Après la session, l'expert de la Commission européenne a fait savoir au secrétariat qu'il souhaitait préciser la position qu'il avait présentée à la session précédente au sujet de la marque d'identification pour les vitrages de sécurité dont le facteur de transmission régulière de la lumière était très faible. Il a proposé de modifier comme suit le paragraphe 23 du rapport du GRSG sur sa quatre-vingt-douzième session (TRANS/WP.29/GRSG/61):

«L'expert de la Commission européenne a demandé que l'on insère dans la proposition adoptée (voir par. 22 ci-dessus) une marque d'identification pour les vitrages de sécurité ayant un facteur de transmission régulière de la lumière très faible. Le GRSG a précisé que l'examen de la proposition visant à imposer une transmission régulière minimale de la lumière en arrière du montant B était remis à plus tard et que la marque en question n'était pas nécessaire en l'état actuel d'avancement du Règlement. À ce propos, l'expert du Royaume-Uni a informé le GRSG qu'une recherche avait été entreprise dans son pays sur les besoins des conducteurs d'automobiles et de motocycles en matière de qualité de champ de vision. Il a indiqué que le rapport correspondant pouvait être consulté sur Internet à l'adresse suivante: www.ice.co.uk. Une de ses principales conclusions était que le facteur de transmission de la lumière pouvait être ramené à un niveau compris entre 49 et 33,4 % avant que la distance de détection d'éventuels dangers de la circulation, compte tenu des diverses conditions d'éclairage, ne soit sensiblement réduite. L'expert de la CLEPA a indiqué que cette recherche était initialement axée sur les écrans de casques de motocyclistes et il a émis des réserves quant au fait que ses conclusions puissent être étendues au champ de vision arrière.».

b) Projet de règlement technique mondial (rtm)

Document: Document informel n° 16 de l'annexe au présent rapport.

22. L'expert de l'Allemagne a rendu compte de la situation relative à l'élaboration du rtm. Le groupe qui lui a apporté son concours pour élaborer ce projet s'était déjà réuni deux fois et, à l'issue d'une autre réunion et selon les procédures applicables à l'élaboration des rtm, son pays transmettrait une proposition, pour examen à la session d'octobre 2003. L'expert des États-Unis d'Amérique s'est opposé à l'utilisation de vitrages en plastique tant que des études n'auraient pas démontré une qualité analogue à celle des vitrages de sécurité. L'expert du Japon a proposé que l'essai de chute de la fausse tête, d'une hauteur de 1,5 mètre, ne s'applique pas aux véhicules M3 de la classe III (document informel n° 16).

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1, document informel n° 13 de l'annexe au présent rapport.

23. L'expert de l'Allemagne a présenté une proposition relative aux systèmes de dégradation des fonctions des véhicules lors d'une utilisation non autorisée (document informel n° 13), comme il l'avait annoncé à la session précédente (TRANS/WP.29/GRSG/61, par. 32). Il a fait part de son intention de communiquer une proposition plus complète pour examen à la session de mai 2003. L'expert du Royaume-Uni a retiré le document

TRANS/WP.29/GRSG/2001/16/Rev.1 étant donné que la proposition allemande en reprenait les idées principales.

ACTUALISATION DU RÈGLEMENT N° 97

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

24. Le GRSG a noté que le document TRANS/WP.29/GRSG/2001/17/Rev.1 était retiré et que la proposition que transmettrait l'Allemagne (voir par. 23) vaudrait aussi pour le Règlement n° 97.

ÉLECTION DU BUREAU

25. Suite à l'annonce faite par le secrétariat le mercredi 16 octobre 2002 et conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le GRSG a procédé à l'élection des membres du bureau le jeudi 17 octobre 2002. M. A. Erario (Italie) Président et M. M. Matolcsy (Hongrie), Vice-Président ont été réélus pour les deux sessions prévues en 2003. Ils ont remercié le GRSG de la confiance qui leur était accordée.

QUESTIONS DIVERSES

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

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2.

26. L'expert du Canada a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.2. Son pays et les États-Unis d'Amérique étudiaient actuellement les aspects juridiques de la proposition. Il a demandé aux experts de lui faire part de leurs commentaires afin de préparer une version finale, pour examen à la quatre-vingt-quatrième session.

27. L'expert de l'IMMA a demandé que la liste des véhicules pour lesquels le rtm ne vaudrait pas soit indiquée dans le domaine d'application. Les experts de la France et de l'Italie ont fait part de leurs réserves au sujet des deux niveaux d'éclairage autorisé. L'expert de la France a demandé quelles étaient les raisons de l'élimination des conditions de l'identification des témoins. L'expert de la Commission européenne a fait part de ses réserves au sujet de l'identification du compteur de vitesse. La question des compteurs de vitesse a également été examinée, car, selon l'Accord de 1958, ils doivent faire l'objet d'une homologation de type selon le Règlement n° 39. Or la note de bas de page 14 était en contradiction avec ce règlement. L'expert de l'OICA a déclaré qu'il avait plusieurs commentaires à présenter directement à l'expert du Canada et il a offert de collaborer à la rédaction de la proposition révisée.

- b) Projet de règlement sur le champ de vision du conducteur

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19 et Add.1, TRANS/WP.29/GRSG/2002/1, TRANS/WP.29/GRSG/2002/9.

28. Le GRSG a décidé, dans une première étape, d'adopter le projet de règlement fondé totalement sur les prescriptions de la Directive correspondante de l'Union européenne et, dans

une deuxième étape, d'y apporter des modifications pour incorporer les nouvelles prescriptions visant à améliorer encore le champ de vision du conducteur. En conséquence, l'expert de la Belgique a décidé d'établir, avec le concours de l'expert du Royaume-Uni, une version révisée des documents TRANS/WP.29/GRSG/2000/19 et Add.1. Le GRSG a décidé de reprendre leur examen ainsi que celui des propositions des documents TRANS/WP.29/GRSG/2002/1 et TRANS/WP.29/GRSG/2002/9, à sa prochaine session.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2002/8, TRANS/WP.29/GRSG/2002/16.

29. Le GRSG a adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/8 et décidé de le transmettre au WP.29 et l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2003, en tant que projet de rectificatif 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 105 (français seulement).

30. Le GRSG a également adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/16, avec l'amendement indiqué ci-après, et décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2002 en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 105 (TRANS/WP.29/GRSG/2002/75).

Paragraphe 5.1.4, remplacez «dispositions» par «prescriptions techniques».

d) Extincteurs

Documents: documents informels n°s 2 et 19 de l'annexe au présent rapport.

31. L'expert de la Finlande a présenté un rapport sur les incendies d'autobus dans son pays depuis 2001 (document informel n° 2) et déclaré que, parmi les mesures proposées, ils devraient tous être équipés d'au moins un extincteur. Par ailleurs, la Finlande étudierait l'incorporation de mesures proposées dans sa législation interne.

32. L'expert de la Suède a informé le GRSG que son pays avait, à l'occasion du contrôle technique périodique des véhicules en service, commencé à effectuer un contrôle supplémentaire en vue d'éviter ou de réduire les risques d'incendie. Ce contrôle portait essentiellement sur le compartiment moteur, pour détecter toute fuite de liquide inflammable et toute tuyauterie inflammable ainsi que le câblage électrique. Il a offert de donner davantage de détails à la session de mai 2003.

33. L'expert de la Norvège a présenté le document informel n° 19 où figurait le résumé d'un rapport analysant les incendies dans les autobus de Norvège pendant une période de quatre ans (1997-2000). Il a demandé à l'expert de la Commission européenne s'il était envisagé d'améliorer la Directive de l'Union européenne relative au risque d'incendie. L'expert de la Commission a répondu qu'il était ouvert à toute proposition que présenteraient les pays en vue de modifier la Directive.

34. Les experts de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Espagne, de l'Italie, du Japon, de la Pologne, de la République tchèque, du Royaume-Uni et de la Suède ont fait savoir que leur législation interne exigeait la présence d'extincteurs dans les autobus et les autocars. L'expert de la France a déclaré que la législation de son pays était axée sur la prévention des incendies

dans le compartiment moteur, le système d'échappement et le câblage électrique ainsi que sur la toxicité des matériaux utilisés dans la construction de ces véhicules. L'expert des Pays-Bas a déclaré que son pays n'avait pas de législation interne spécifique.

35. Le Président a rappelé que le Règlement n° 36, comme la Directive 2001/85/CE de l'Union européenne, comportaient des prescriptions relatives à l'espace destiné à recevoir un ou plusieurs extincteurs.

e) Règlement n° 46 (Rétroviseurs)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2002/10, documents informels n°s 3, 15 et 18 de l'annexe 1 au présent rapport, document informel n° 13 de la quatre-vingt-deuxième session.

36. L'expert des Pays-Bas a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/10 et le document informel n° 3 contenant une proposition visant à aligner le Règlement n° 46 sur le projet d'amendement à la Directive 71/127/CEE de l'Union européenne. Le GRSG l'avait approuvée mais certains experts ont rappelé qu'elle faisait toujours l'objet de débats politiques tant au Conseil qu'au Parlement de l'Union européenne.

37. L'expert du Japon a présenté de nouveau le document informel n° 13 de la session précédente concernant la nécessité d'introduire la prescription relative au piquet d'un mètre. Il a également présenté le document informel n° 15 avec des amendements concrets au Règlement n° 46, et le document informel n° 18 avec des commentaires au document TRANS/WP.29/GRSG/2002/10.

38. L'expert des Pays-Bas a proposé d'amender sa proposition une fois connue la décision finale sur la Directive, probablement avant la fin de l'année, et de la transmettre pour examen à la prochaine session du GRSG. Le GRSG a décidé de l'examiner en tant que première étape vers l'amendement du Règlement. Il a également décidé, dans une seconde étape de poursuivre les travaux, y compris l'examen des propositions du Japon. Afin de gagner du temps pour cette deuxième étape, il a décidé d'examiner une proposition officielle du Japon, si elle lui était soumise, à sa session de mai 2003.

f) Réunion informelle sur les tâches communes

39. L'expert du Japon, qui présidait le groupe informel sur les tâches communes a rendu compte de la réunion qui s'était tenue avant la session du GRSG proprement dite (voir par. 2, plus haut). Le groupe informel était convenu des principes de base relatifs au projet de règlement technique mondial «0». Les questions en suspens seraient examinées et une proposition officielle serait transmise pour examen par le GRSG à la session de mai 2003. Il a remercié tous les experts qui avaient participé au groupe informel et annoncé que ledit groupe ne se réunirait pas en mai 2003.

40. Le Président du GRSG a remercié l'expert du Japon ainsi que les autres experts de l'excellent travail accompli sur une question si délicate. Il a déclaré attendre la proposition du groupe informel et annoncé son intention de faire rapport au WP.29 sur les derniers travaux dudit groupe.

g) Nouveau projet de règlement concernant les systèmes de chauffage

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2002/11, document informel n° 17 de l'annexe au présent rapport.

41. L'expert de l'OICA a présenté le document TRANS/WP.29/GRSG/2002/11 et le document informel n° 17. Le document informel n° 17 devait être mis à jour pour que le projet de règlement soit analogue à la Directive 2001/56/CE de l'Union européenne, mais avec une annexe contenant des prescriptions pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses. Il a suggéré que le WP.15 soit informé de l'état des travaux et que la proposition lui soit transmise. Enfin, il a proposé de compléter la proposition, pour examen par le GRSG à sa session de mai 2003 et, une fois le projet de règlement sur les systèmes de chauffage adopté, de rédiger les amendements nécessaires au Règlement n° 105.

42. Sur proposition du Président, le GRSG a accepté, de reprendre à la prochaine session, l'examen du projet mis à jour de l'OICA avec le projet correspondant d'amendement au Règlement n° 105.

h) Actualisation du Règlement n° 34 (Prévention des incendies)

Documents: Documents informels n° 4 et 11 de l'annexe au présent rapport.

43. Le GRSG a décidé d'examiner le document informel n° 4 à sa session de mai 2003 et demandé au secrétariat de le distribuer sous une cote officielle.

44. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel n° 11 contenant des amendements au Règlement n° 34 et à la Directive 2000/8/CE de l'Union européenne. En se fondant sur le document n° 11, il transmettrait une proposition officielle d'amendement au Règlement, pour examen à la prochaine session du GRSG.

HOMMAGE À M. A. GUERRA

45. Le Président a fait part du décès récent de M. Guerra, qui avait représenté l'Italie pendant plus de 15 ans jusqu'à son départ à la retraite en 1999. Le GRSG a rendu hommage aux compétences de M. Guerra et à la qualité de sa collaboration. Il a prié le Président de transmettre ses condoléances à la famille.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

46. Pour la quatre-vingt-quatrième session, qui se tiendrait à Genève du 5 (14 h 30) au 9 mai 2003, le GRSG a arrêté l'ordre du jour provisoire ci-après^{1, 2}

1. Actualisation du Règlement n° 36 (véhicules de transport en commun de grandes dimensions)
2. Actualisation du Règlement n° 52 (véhicules de transport en commun de faible capacité des catégories M2 et M3)

3. Actualisation du Règlement n° 107 (véhicules à deux étages pour le transport des voyageurs)
4. Actualisation du Règlement n° 66 (résistance de la superstructure)
5. Vitrages de sécurité
- 5.1 Actualisation du Règlement n° 43
- 5.2 Projet de règlement technique mondial
6. Actualisation du nouveau projet de Règlement sur la protection des véhicules des catégories M1 et N1 contre une utilisation non autorisée
7. Actualisation du Règlement n° 97 (systèmes d'alarme pour véhicules)
8. Actualisation du Règlement n° 34 (risques d'incendie)
9. Actualisation du Règlement n° 46 (rétroviseurs)
10. Projet de règlement technique «0»
11. Questions diverses
- 11.1 Nouveau projet de Règlement technique mondial sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs
- 11.2 Nouveau projet de Règlement concernant le champ de vision des conducteurs de véhicules automobiles
- 11.3 Extincteurs
- 11.4 Projet de règlement concernant les systèmes de chauffage

¹ Dans un souci d'économie, l'ensemble des documents officiels expédiés avant la session par courrier électronique ou affichés sur le site Web de la CEE-ONU (<http://unece.org/trans/main/welcp29.htm>) ne seront pas distribués en salle. Les représentants sont priés de bien vouloir se munir de leur exemplaire de ces documents.

² Pour faciliter la participation des experts aux débats qui les concernent, les points de l'ordre du jour devraient être examinés dans l'ordre.

AnnexeLISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT
LA QUATRE-VINGT-TROISIÈME SESSION

| <u>N°</u> | <u>Auteur</u> | <u>Point de l'ordre du jour</u> | <u>Langue</u> | <u>Titre</u> |
|-----------|-----------------------|---------------------------------|---------------|---|
| 1. | Commission européenne | 5.1 | A | Proposal for draft amendment to Regulation No. 43 |
| 2. | Finlande | 9.4 | A | Finland's proposal for rules of prevention of fire risks in buses and coaches |
| 3. | Pays-Bas | 9.5 | A | Explanatory notes to TRANS/WP.29/GRSG/2002/10 |
| 4. | Bélarus | 9.8 | A | Draft amendments to document TRANS/WP.29/2002/14 |
| 5. | Hongrie | 4. | A | Report of the ad-hoc expert group (AHEG) meeting dealing with the development of Regulation 66 |
| 6. | Hongrie | 4. | A | The problem of high-deck coaches in the standard rollover test |
| 7. | Hongrie | 4. | A | Unusual statistics about rollover accident of buses - III |
| 8. | Hongrie | 4. | A | Review and revision of UN-ECE Regulation No. 66. Consolidated document presenting the work to date of the ad hoc expert group |
| 9. | CLEPA | 5.1 | A | CLEPA comments on informal document No. 1 of the 83rd GRSG |
| 10. | Hongrie | 4. | A | Brief description of a serious bus rollover accident |
| 11. | Allemagne | 9.8 | A | Information for the experts of GRSG of a proposal to amend Directive 2000/8/EC (70/221/EEC), relating to fuel tanks (and rear under run protection) |
| 12. | Hongrie | 3. | A | General comments to the new, unified bus regulation, Reg 107/Rev.1 |
| 13. | Allemagne | 6. | A | New part IV of ECE - R97 |
| 14. | Espagne | 2. | A | Proposal for draft amendments to Regulation No 52 |

| <u>N°</u> | <u>Auteur</u> | <u>Point de l'ordre du jour</u> | <u>Langue</u> | <u>Titre</u> |
|-----------|---------------|---|---------------|--|
| 15. | Japon | 9.5 | A | Outline of draft amendments to ECE Regulation No. 46 (draft requirements for driver's field of vision of immediate frontward and sideward) |
| 16. | Japon | 5.2 | A | Concern of Japan on TRANS/WP.29/GRSG/1999/29 (the CLEPA gtr draft) |
| 17. | OICA | 9.7 | A | OICA proposal for amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2002/11 |
| 18. | Japon | 9.5 | A | Comment on TRANS/WP.29/GRSG/2002/10 |
| 19. | Norvège | 9.4 | A | Summary of the report on fires in buses |
