


**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

**102<sup>e</sup> session**

Genève, 16-20 avril 2012

**Rapport du Groupe de travail des dispositions générales  
de sécurité sur sa 102<sup>e</sup> session (16-20 avril 2012)**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	2–4	3
III. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M <sub>2</sub> et M <sub>3</sub> ) (point 2 de l'ordre du jour).....	5–11	4
A. Propositions relatives à de nouveaux amendements (point 2 a) de l'ordre du jour).....	5–8	4
B. Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours (point 2 b) de l'ordre du jour).....	9–11	5
IV. Règlement n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières) (point 3 de l'ordre du jour).....	12	5
V. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité) (point 4 de l'ordre du jour).....	13–14	5
VI. Règlement n° 46 (Dispositifs de vision indirecte) (point 5 de l'ordre du jour).....	15–17	6
VII. Règlement n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) (point 6 de l'ordre du jour).....	18–20	7
VIII. Règlement n° 61 (Saillies extérieures des véhicules utilitaires) (point 7 de l'ordre du jour).....	21	7
IX. Règlement n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) (point 8 de l'ordre du jour).....	22–23	8
X. Règlement n° 110 (Véhicules alimentés au GNC) (point 9 de l'ordre du jour).....	24–25	8

XI.	Règlement n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (point 10 de l'ordre du jour).....	26	9
XII.	Règlement n° 125 (Champ de vision du conducteur des véhicules à moteur) (point 11 de l'ordre du jour).....	27–28	9
XIII.	Proposition visant à mettre à jour, dans les Règlements n°s 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules) et 116 (Dispositifs antivol et systèmes d'alarme), la référence au Règlement n° 10 (point 12 de l'ordre du jour).....	29	9
XIV.	Révision et prorogation des homologations (point 13 de l'ordre du jour) .....	30–32	10
XV.	Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 14 de l'ordre du jour) .....	33	10
XVI.	Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour).....	34–38	11
	A. Commandes, témoins et indicateurs pour véhicules à deux roues (point 15 a) de l'ordre du jour) .....	34–35	11
	B. Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 15 b) de l'ordre du jour).....	36	11
	C. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 15 c) de l'ordre du jour) .....	37–38	11
XVII.	Ordre du jour provisoire de la 103 <sup>e</sup> session .....	39	12
Annexes			
I.	Liste des documents informels examinés pendant la session.....		13
II.	Projet d'amendements au Règlement n° 26.....		15
III.	Projet d'amendements au Règlement n° 46.....		17
IV.	Projet d'amendements au Règlement n° 58.....		19
V.	Projet d'amendements au Règlement n° 61.....		21
VI.	Projet d'amendements au Règlement n° 67.....		24
VII.	Projet d'amendements au Règlement n° 110.....		25
VIII.	Projet d'amendements au Règlement n° 121.....		28
IX.	Projet d'amendements au Règlement n° 125.....		29
X.	Projet d'amendements au Règlement n°s 97 et 116.....		32
XI.	Groupes informels relevant du GRSG .....		34

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa 102<sup>e</sup> session du 16 avril (après-midi) au 20 avril 2012 (matin) à Genève, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Des experts des pays ci-après ont participé à ses travaux, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et TRANS/WP.29/690/Amend.1): Afrique du Sud, Allemagne, Canada, Chine, 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 de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie. Un expert de la Commission européenne y a aussi pris part ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Union internationale des transports routiers (IRU) et Natural Gas Vehicles Association Europe (NGVA Europe). Sur invitation spéciale du Président, un expert de l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) a également participé à la session.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/1;  
Document informel GRSG-102-01.

2. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour sa 102<sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/1), après y avoir ajouté les points suivants:

- 15 a) Commandes, témoins et indicateurs pour véhicules à deux roues;
- 15 b) Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux);
- 15 c) Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.

3. Le Groupe de travail a en outre adopté le document GRSG-102-01, qui définit l'ordre dans lequel les points de l'ordre du jour seront examinés.

4. On trouvera à l'annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

### **III. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub>) (point 2 de l'ordre du jour)**

#### **A. Propositions relatives à de nouveaux amendements (point 2 a) de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/33;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/2;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/12;  
Documents informels GRSG-100-06, GRSG-100-16, GRSG-102-12 et  
GRSG-102-27.

5. L'expert de la Commission européenne a rappelé sa position concernant la nécessité d'améliorer l'accessibilité des véhicules aux landaus et poussettes, ce qui avait déjà été dit lors de la précédente session, sur la base des documents GRSG-100-06 et ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/33. L'expert de l'OICA a proposé d'autres dispositions (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/2) visant à prévoir un emplacement spécial à cet effet dans les véhicules de la classe I. L'expert de la France a suggéré de différencier les petits et les grands véhicules de la classe I étant donné que l'espace offert par ces derniers était suffisant pour qu'un emplacement spécial puisse être réservé à un landau ou à une poussette. Le GRSG s'est déclaré favorable à cette proposition dans l'ensemble, mais a pris note d'un certain nombre de réserves pour étude. L'expert de la Commission européenne s'est déclaré disposé à élaborer une proposition révisée tenant compte des observations formulées qui serait soumise au GRSG pour examen à sa prochaine session. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session d'octobre 2012 et de maintenir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/2 à l'ordre du jour en tant que document de référence.

6. Rappelant les débats consacrés au document informel GRSG-100-16 lors de la session précédente du GRSG, l'expert du CLCCR a présenté le document informel GRSG-102-12 sur la stabilité latérale des fauteuils roulants tournés vers l'arrière. Le GRSG s'est déclaré favorable à cette proposition et a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session. Le secrétariat a été prié de distribuer le document informel GRSG-102-12 sous une cote officielle.

7. L'expert de l'IRU a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/12 proposant d'installer dans les autobus urbains de la classe I des sièges sans suspension pour les chauffeurs. Le GRSG a fait observer que le choix du siège, avec ou sans suspension, devrait relever du fabricant et de l'exploitant. L'expert de la France et celui de l'Allemagne ont formulé des réserves pour étude. Le GRSG n'est pas parvenu à un accord sur cette proposition et il a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session.

8. L'expert des États-Unis a rendu compte de l'état d'avancement du plan d'action relatif à la sécurité des autocars mené par son pays (GRSG-102-27). Le GRSG a accueilli avec satisfaction cette présentation et a pris note des priorités du plan, à savoir de nouvelles prescriptions concernant l'installation de ceintures de sécurité, les systèmes de contrôle de stabilité et la résistance du toit des véhicules à l'écrasement.

## **B. Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours (point 2 b) de l'ordre du jour)**

*Documents:* Documents informels GRSG-102-02, GRSG-102-03 et GRSG-102-23.

9. Le Président du Groupe informel des portes de service, des fenêtres et des issues de secours des autobus et des autocars (SDWEE) a rendu compte de l'avancée des travaux du Groupe à la réunion tenue à Bonn les 24 et 25 janvier 2012. Il a présenté le document informel GRSG-102-02, résultat des activités informelles du groupe, qui propose d'insérer dans le Règlement ONU n° 107 de nouvelles prescriptions relatives aux portes de service, fenêtres et issues de secours. Il a également présenté le document informel GRSG-102-23 dans lequel figurent des propositions de dispositions transitoires élaborées conformément aux directives récemment adoptées par le Forum mondial WP. 29.

10. Le GRSG a salué le travail accompli par le groupe informel et a pris note de plusieurs observations concernant en particulier la nouvelle disposition visant à ajouter un film sur le vitrage des issues de secours comme il est prévu au nouveau paragraphe 7.6.8.7 de l'annexe 3. L'expert de l'Allemagne préférerait insérer seulement une référence au Règlement ONU n° 43. À la suite du débat, le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session en octobre 2012. Le secrétariat a été prié de distribuer les documents informels GRSG-102-02 et GRSG-102-23 sous une cote officielle.

11. L'expert de la Hongrie a rendu compte d'un accident grave qui s'est produit en Égypte et des conclusions qui en ont été tirées (GRSG-102-03). Le GRSG a accueilli ces informations avec intérêt. Il a décidé de chercher un meilleur compromis concernant les vitrages utilisés pour les issues de secours et d'étudier l'efficacité des ceintures de sécurité en cas de renversement du véhicule. L'expert de la Hongrie s'est déclaré disposé à élaborer une proposition concrète d'amendements au Règlement ONU n° 107.

## **IV. Règlement n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières) (point 3 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/3;  
Document informel GRSG-102-15.

12. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/3 visant à aligner les dispositions relatives aux pare-chocs de certains types de véhicules sur les prescriptions fonctionnelles du nouveau Règlement ONU n° 128 relatif à la sécurité des piétons. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSG-102-15 concernant la modification de la définition des pare-chocs. Le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/3, tel que reproduit à l'annexe II du présent rapport et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 26.

## **V. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité) (point 4 de l'ordre du jour)**

*Documents:* Documents informels GRSG-102-14 et GRSG-102-24.

13. L'expert de l'Allemagne a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe informel des vitrages en plastique (GRSG-102-14). Il a ajouté que le groupe attendait encore les résultats des essais de résistance à l'abrasion examinés par le groupe de

l'Organisation internationale de normalisation (ISO), en particulier pour ce qui est du rôle joué par la qualité des roulettes abrasives. Le GRSG a accueilli ces renseignements avec satisfaction et a pris note des observations formulées.

14. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSG-102-24 prévoyant d'amender le Règlement ONU n° 43 afin d'autoriser l'homologation de type de vitrages multiples (triples vitrages). Le GRSG a pris note de plusieurs observations. L'expert de la CLEPA a émis une réserve pour étude et a souligné qu'il fallait aussi aligner le Règlement technique mondial (RTM-ONU) n° 6 concernant le vitrage de sécurité. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session en octobre 2012 sur la base d'un document officiel. Il a prié l'expert de l'Allemagne de transmettre en temps voulu au secrétariat une proposition actualisée tenant compte des observations formulées ainsi qu'une proposition prévoyant des dispositions transitoires le cas échéant.

## **VI. Règlement n° 46 (Dispositifs de vision indirecte) (point 5 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/23;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/4;  
Documents informels GRSG-102-04, GRSG-102-16, GRSG-102-29-Rev.1 et GRSG-102-31.

15. Rappelant les débats consacrés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1 lors de la session précédente, l'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel GRSG-102-29 visant à réduire l'angle mort du côté passager dans les véhicules des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub>. Le GRSG a pris note de plusieurs préoccupations exprimées par les experts des Pays-Bas, de la France et de l'OICA. À la suite de la discussion, l'expert du Royaume-Uni a présenté une proposition révisée (GRSG-102-29-Rev.1). Le GRSG a adopté la proposition, telle que reproduite à l'annexe III et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 46.

16. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-102-16 visant à introduire une nouvelle génération de rétroviseurs intérieurs et extérieurs encastrés dans une coque ou un boîtier de protection. Plusieurs observations ont été formulées concernant la proposition. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session en octobre 2012 sur la base d'un document officiel.

17. Rappelant l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/23, l'expert de la CLEPA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/4 et GRSG-102-04 qui complètent les dispositions relatives aux systèmes à caméra et moniteur. Le GRSG a pris note de plusieurs préoccupations concernant la marque d'homologation. L'expert de la Commission européenne a souligné qu'il importait de remplacer tous les rétroviseurs par des systèmes à caméra et moniteur. Il s'est déclaré disposé à préparer pour la prochaine session du GRSG un exposé concernant l'incidence de ces systèmes sur la sécurité routière. L'expert de l'Allemagne a rendu compte (GRSG-102-31) de l'état d'avancement des travaux du groupe de l'ISO sur la normalisation des systèmes à caméra et moniteur (ISO 16505). L'expert des Pays-Bas s'est déclaré disposé à préparer pour la prochaine session du GRSG une proposition révisée prenant en compte les observations formulées et les résultats des travaux du groupe de l'ISO.

## **VII. Règlement n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) (point 6 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/19;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/5;  
Documents informels GRSG-102-26, GRSG-102-32-Rev.1, GRSG-102-34 et GRSG-102-35.

18. L'expert de l'Allemagne a rappelé les débats qui avaient eu lieu lors de la session précédente du GRSG sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/19 visant à introduire des prescriptions plus rigoureuses pour les dispositifs de protection antiencastrement dans le Règlement ONU n° 58. Il a rendu compte des résultats de la réunion d'experts qui s'était déroulée à Bonn le 23 janvier 2012 et a présenté le document informel GRSG-102-26 qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/19. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-102-32-Rev.1 qui présente les observations préliminaires sur le document informel GRSG-102-26. Le GRSG s'est félicité de ces propositions et a pris note de plusieurs observations, en particulier de la nécessité de préciser la portée des amendements proposés. L'expert de la France s'est déclaré préoccupé par l'interprétation du texte du Règlement. Il a souligné qu'il fallait préciser les dispositions actuelles relatives à la méthode de mesure (essai statique). L'expert du Japon a présenté le document informel GRSG-102-34 concernant la proposition soumise par l'OICA.

19. À la suite des débats, le GRSG a invité les experts intéressés à examiner les questions en suspens à une réunion ultérieure en prenant en compte les observations reçues. Il a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session en octobre 2012 sur la base d'une proposition révisée qui serait présentée par l'Allemagne à la suite de la réunion du groupe d'experts. L'expert de l'Allemagne s'est déclaré disposé à organiser cette réunion et à invité tous les experts du GRSG à y participer.

20. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/5 clarifiant les prescriptions relatives aux dispositifs arrière de protection antiencastrement. Le GRSG a pris note de plusieurs amendements (GRSG-102-35) et a adopté la proposition, telle que reproduite à l'annexe IV du présent rapport. Il a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 58.

## **VIII. Règlement n° 61 (Saillies extérieures des véhicules utilitaires).(point 7 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/6;  
Document informel GRSG-102-17.

21. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/6 visant à prévoir dans le Règlement ONU n° 61 une exemption aux exigences simplement géométriques pour les pare-chocs lorsque les véhicules sont conformes aux prescriptions fonctionnelles du nouveau Règlement ONU n° 128 sur la sécurité des piétons. L'expert de l'Allemagne a proposé de préciser davantage les définitions figurant dans le Règlement (GRSG-102-17). Le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/6, tel que reproduit à l'annexe V du présent rapport, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de complément 2 au Règlement ONU n° 61.

## **IX. Règlement n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) (point 8 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/26;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/7;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/8;  
Documents informels GRSG-102-13, GRSG-102-18-Rev.1, GRSG-102-19,  
GRSG-102-20 et GRSG-102-33.

22. L'expert de l'Allemagne a proposé de préciser les dispositions du Règlement ONU n° 67 et a présenté le document informel GRSG-102-20 qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/26. L'expert de l'AEGPL a présenté les documents informels GRSG-102-33 et GRSG-102-13 contenant des amendements additionnels au Règlement. Plusieurs observations ont été formulées concernant ces propositions. Le GRSG a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session et a demandé au secrétariat de distribuer les documents informels GRSG-102-13, GRSG-102-20 et GRSG-102-33 sous une cote officielle.

23. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-102-18-Rev.1, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/7, et vise à corriger des prescriptions erronées dans le Règlement ONU n° 67. Pour la même raison, il a présenté le document informel GRSG-102-19 qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/8. Le GRSG a adopté les deux documents, tels que reproduits à l'annexe VI du présent rapport et a demandé au secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de complément 11 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 67.

## **X. Règlement n° 110 (Véhicules alimentés au GNC) (point 9 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/9;  
Documents informels GRSG-102-21 et GRSG-102-25.

24. L'expert de la République tchèque a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/9 visant à apporter des précisions aux prescriptions générales d'essai du Règlement ONU n° 110 relatives aux rampes d'alimentation. L'expert de l'OICA s'est félicité de ces nouvelles dispositions mais a souligné qu'il fallait aussi insérer des dispositions transitoires comme prévu dans le document informel GRSG-102-21. Le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/9, tel que modifié à l'annexe VII du présent rapport et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que nouveau projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 110.

25. L'expert de l'AEGPL a rendu compte des résultats des dernières réunions d'experts de l'équipe spéciale des véhicules alimentés au gaz naturel liquéfié qui se sont tenues à Bruxelles en novembre 2011 et en février et mars 2012. Le GRSG s'est félicité des renseignements présentés dans le document informel GRSG-102-25 et a noté que la prochaine réunion de l'équipe spéciale était prévue à Genève le 6 juin 2012. L'expert de l'AEGPL a annoncé que l'équipe spéciale avait l'intention de préparer une proposition concrète d'amendements au Règlement ONU n° 110 qui serait soumise pour examen à la prochaine session du GRSG en octobre 2012. Il a ajouté que des renseignements plus détaillés étaient affichés sur Internet à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/gfv-Ing04.html>.

## **XI. Règlement n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (point 10 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/32;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/11;  
Document informel GRSG-102-22.

26. Rappelant les débats consacrés au Règlement ONU n° 121 lors de la session précédente, le GRSG est convenu de retirer le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20 de l'ordre du jour. Il a examiné les dispositions générales concernant les symboles relatifs aux systèmes automatiques et a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/11. L'expert de l'OACI a présenté le document informel GRSG-102-22 qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/32 et vise à appliquer aux symboles n° 25 et n° 28 la logique du code général des couleurs de l'ISO et la hiérarchie des alertes en cas de danger. Le GRSG a adopté les deux documents, tels que reproduits à l'annexe VIII du présent rapport et a demandé au secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de complément 8 au Règlement ONU n° 121.

## **XII. Règlement n° 125 (Champ de vision du conducteur des véhicules à moteur) (point 11 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/31;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/10;  
Document informel GRSG-102-30.

27. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/10 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/31) et vise à améliorer la vision qu'a le conducteur des autres utilisateurs de la route. L'expert du Royaume-Uni s'est déclaré préoccupé par le texte proposé pour le paragraphe 5.1.4 concernant les montants avant. À la suite des débats, le GRSG a adopté la proposition telle qu'amendée dans le document informel GRSG-102-30.

28. Le GRSG a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/10, tel que reproduit à l'annexe IX du présent rapport et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que nouveau projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 125.

## **XIII. Proposition visant à mettre à jour, dans les Règlements n°s 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules) et 116 (Dispositifs antivol et systèmes d'alarme), la référence au Règlement n° 10 (point 12 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/28;  
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/29;  
Documents informels GRSG-102-06 et GRSG-102-07.

29. Rappelant les débats consacrés aux documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/28 et ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/29 lors de la session précédente, l'expert du Japon a présenté les documents informels GRSG-102-06 et GRSG-102-07 visant à uniformiser, dans les Règlements n° 97 et n° 116, la référence au Règlement n° 10. Le GRSG a adopté

les deux documents, tels que reproduits à l'annexe X du présent rapport et a demandé au secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de complément 7 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 97 et en tant que projet de complément 4 au Règlement ONU n° 116 respectivement.

#### **XIV. Révision et prorogation des homologations (point 13 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/22;  
Documents informels GRSG-102-05 et GRSG-102-28.

30. Le GRSG a noté que les Directives générales révisées concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1) étaient désormais affichés sur le site Web de la CEE ([www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29transprov.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29transprov.html)).

31. Le Président du GRSG a invité tous les experts à se référer à ce document à l'avenir pour élaborer des propositions d'amendements, en particulier pour ce qui concerne les dispositions transitoires.

32. Rappelant les débats consacrés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/22 lors de la session précédente, l'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRSG-102-28 (annulant et remplaçant le document GRSG-102-05) qui donne des précisions dans le Règlement ONU n° 61 sur la fiche de communication à utiliser pour notifier l'extension ou le refus d'homologation. Le GRSG a adopté la proposition, telle que reproduite à l'annexe V 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 novembre 2012, en tant que (voir par. 21 ci-dessus) projet de supplément 2 au Règlement ONU n° 61. Le Président a rappelé aux experts du GRSG qu'ils devaient, le cas échéant, inclure dans leurs propositions des dispositions relatives à l'extension ou au refus d'homologation lors de l'élaboration d'un amendement à un Règlement ONU existant.

#### **XV. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 14 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/30.

33. L'expert de la Fédération de Russie a rappelé les débats qui avaient eu lieu lors de la session précédente sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/30 proposant de modifier la définition des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> afin de tenir compte des caractéristiques particulières des véhicules électriques. La proposition a suscité un certain nombre de préoccupations. Tout en saluant les efforts déployés par la Fédération de Russie pour développer les nouvelles technologies, le GRSG a constaté que cette proposition n'avait reçu aucun soutien et a décidé de retirer le document de l'ordre du jour.

## **XVI. Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour)**

### **A. Commandes, témoins et indicateurs pour véhicules à deux roues (point 15 a) de l'ordre du jour)**

*Documents:* Documents informels GRSG-102-08, GRSG-102-09 et GRSG-102-10.

34. L'expert de l'IMMA a présenté le document informel GRSG-102-08 qui contient une version récapitulative du Règlement ONU n° 60 et aligne le texte sur celui du nouveau Règlement ONU n° 12 sur les commandes, témoins et indicateurs des motocycles. Il a présenté les documents informels GRSG-102-09 et GRSG-102-10 qui proposent des corrections de forme au texte révisé du Règlement ONU n° 60 et du RTM-ONU n° 12 respectivement. Le GRSG a pris note des observations formulées et a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session en octobre 2012. Le secrétariat a été prié de distribuer les trois documents informels sous une cote officielle. Le GRSG est convenu de fusionner les documents informels GRSG-102-08 et GRSG-102-09 en un seul document officiel.

35. L'expert de l'Italie s'est déclaré disposé à élaborer une proposition d'amendement 1 au RTM-ONU n° 12 qui serait soumise au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de juin 2012.

### **B. Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 15 b) de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel GRSG-102-11.

36. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSG-102-11 visant à clarifier les dispositions du Règlement ONU n° 118 sur les matériaux intérieurs qui doivent être soumis à des essais. Le GRSG a accueilli avec satisfaction les propositions et a pris note de plusieurs observations. Il a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session. Le secrétariat a été prié de distribuer le document informel GRSG-102-11 sous une cote officielle.

### **C. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 15 c) de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel WP.29-156-21.

37. Le secrétariat a rendu compte au GRSG de l'état d'avancement des travaux du groupe informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) qui relève du WP.29. Le GRSG a salué le rôle de premier plan joué par le Japon et la Commission européenne sur ce point. Se référant au document WP.29-156-21, il a pris note des observations ci-après:

a) Le point 55 «Triangles de présignalisation» devrait relever de la responsabilité du Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE);

b) L'objet du point 41 (moteur et chaîne de traction) devrait être davantage précisé.

38. Le GRSG est convenu d'inscrire à son ordre du jour un nouveau point sur l'IWVTA afin d'examiner en détail les propositions qui seront soumises à l'avenir sur ce sujet. L'expert du Japon s'est déclaré disposé à élaborer des propositions concrètes concernant les

Règlements ONU n<sup>os</sup> 34 (Réservoirs de carburant) et 46 (Systèmes de vision indirecte) en vue de les soumettre pour examen au GRSG à sa prochaine session. Le GRSG s'est félicité de la proposition de l'IWVTA et de l'engagement de M. O. Fontaine (OICA) qui assume la fonction d'ambassadeur de l'IWVTA auprès du GRSG.

## **XVII. Ordre du jour provisoire de la 103<sup>e</sup> session**

39. Pour sa 103<sup>e</sup> session, qui devrait se tenir à Genève du 2 (à partir de 14 h 30) au 5 (jusqu'à 12 h 30) octobre 2012, le GRSG a adopté l'ordre du jour suivant<sup>1</sup>:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement n<sup>o</sup> 107 (Véhicules des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub>):
  - a) Propositions relatives à de nouveaux amendements;
  - b) Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours.
3. Règlement n<sup>o</sup> 43 (Vitrages de sécurité).
4. Règlement n<sup>o</sup> 46 (Dispositifs de vision indirecte).
5. Règlement n<sup>o</sup> 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement).
6. Règlement n<sup>o</sup> 67 (Véhicules alimentés au GPL).
7. Règlement n<sup>o</sup> 110 (Véhicules alimentés au CNG).
8. Règlement n<sup>o</sup> 118 (Comportement au feu des matériaux).
9. Règlement n<sup>o</sup> 125 (Champ de vision du conducteur des véhicules à moteur).
10. Révision et prorogation des homologations.
11. Commandes, témoins et indicateurs pour véhicules à deux roues.
12. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.
13. Élection du bureau.
14. Questions diverses.

---

<sup>1</sup> Le GRSG a noté que la date limite pour la communication des documents officiels au secrétariat de la CEE avait été fixée au 6 juillet 2012, soit douze semaines avant la session.

## Annexe I

### Liste des documents informels examinés pendant la session

#### Liste des documents informels (GRSG-101-...) distribués pendant la session (en anglais seulement)

N°.	(Auteur) Titre	Suite donnée
1	(Président du GRSG) Running order of the 102 <sup>nd</sup> session	f)
2	(SDWEE) Proposal for amendments to Regulation No. 107	c)
3	(Hongrie) Conclusions of a severe accident	f)
4-Rev.1	(CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/ GRSG/2011/25 (Regulation No. 46 (Devices for indirect vision))	f)
5	(Pays-Bas) Proposal for amendments to Regulation No. 61	f)
6-Rev.1	(Japon) Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/28	b)
7	(Japon) Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/29	b)
8	(IMMA) Proposal for amendments to Regulation No. 60 (Motorcycle controls, tell-tales and indicators) - Revision	c)
9	(IMMA) Proposal for amendments to Regulation No. 60 (Motorcycle controls, tell-tales and indicators) – Amendment to the revision	c)
10	(IMMA) Proposal for amendments to GTR No. 12 on motorcycle controls, tell-tales and indicators	c)
11	(Allemagne) Proposal for Supplement 1 to Regulation No. 118/01 (Burning behaviour of materials)	c)
12	(CLCCR) Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	c)
13	(AEGPL) Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 (Regulation No. 67)	c)
14	(Allemagne) 3rd progress report of the Informal group on Plastic Glazing	f)
15	(Allemagne) Proposal for amendments to Regulation No. 26 (External projections of passenger cars)	b)
16	(OICA) Proposal to amend ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/23 (Draft amendments to Regulation No. 46 (Systems for indirect vision))	c)
17	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 61 (External projections of cab's rear panel)	b)
18-Rev.1	(OICA) Adopted proposal for amendments to Regulation No. 67 (LPG equipment)	a)
19	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 67 (LPG equipment)	a)
20	(Allemagne) Proposal for amendments to Regulation No. 67 (LPG equipment)	c)
21	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 110 (Specific equipment for CNG)	b)
22	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 121 (Identification of controls)	b)
23	(SDWEE) Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	c)
24	(Allemagne) Draft amendments to the 01 series of amendments to Regulation No. 43 (Safety glazing)	e)
25	(NGVA Europe) Report of the activities to the GRSG 102nd session	f)

<i>N°.</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
26	(Allemagne) Proposal for amendments to Regulation No. 58 (Rear underrun protection)	f)
27	(États-Unis) Status of NHTSA's motorcoach safety efforts	f)
28	(Pays-Bas) Proposal for amendments to Regulation No. 61 (External projections forward of the cab's rear panel)	b)
29-Rev.1	(Royaume-Uni) Adopted amendment of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1 (Regulation No. 46)	b)
30	(Secrétariat) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/10 (Regulation No. 125)	a)
31	(Allemagne) 1st Progress report if ISO/TC22/SC17/WG2 (ISO 16505 on Camera Monitoring Systems)	f)
32-Rev.1	(OICA) Proposal for draft amendments to Regulation No. 58 (RUPD)	f)
33	(AEGPL) Comments on GRSG-102-20 (Proposal for amendments to Regulation No. 67)	c)
34	(Japon) Japan's comments on the proposed amendments to Regulation No. 58	f)
35	(Secrétariat) Adopted proposal for amendments to Regulation No. 58 (RUPD)	a)

### **Réexamen de documents informels présentés à des sessions antérieures du GRSG ou d'autres groupes de travail (anglais seulement)**

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
GRSG-100-06	(EC) Proposal for an amendment to Regulation No 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	f)
GRSG-100-16	(CLCCR) Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M <sub>2</sub> and M <sub>3</sub> vehicles)	f)
WP.29-156-21	(IWVTA) Proposal for "Candidate items for technical regulations applicable to IWVTA" and "Guideline for GRs to review technical regulations applicable to IWVTA"	d)

#### Notes:

- a) Document adopté sans modifications et transmis au WP.29 pour examen.
- b) Document adopté avec des modifications et transmis au WP.29 pour examen.
- c) Document dont l'examen doit être repris sous une cote officielle.
- d) Document conservé à titre de référence/document dont l'examen doit se poursuivre.
- e) Proposition révisée destinée à la prochaine session.
- f) Examen achevé/à remplacer.

## Annexe II

### Projet d'amendements au Règlement n° 26 (par. 12)

#### Projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières)

*Insérer les nouveaux paragraphes 2.11 et 2.12 suivants:*

- «2.11 “Pare-chocs”, la structure extérieure occupant le bas de l'avant ou de l'arrière d'un véhicule. Il comprend toutes les structures destinées à protéger le véhicule en cas de collision frontale ou de collision arrière à vitesse réduite ainsi que toutes ses pièces de fixation.
- 2.12 “Protège pare-chocs”, la surface extérieure non rigide d'un pare-chocs, qui s'étend généralement sur toute la largeur de l'avant ou de l'arrière d'un véhicule.».

*Insérer le nouveau paragraphe 6.5.4, suivant:*

- «6.5.4 Les obligations visées au paragraphe 6.5.2 ne s'appliquent pas au protège pare-chocs. Les dispositions énoncées au paragraphe 5 du présent Règlement demeurent applicables.».

*Paragraphe 7, modifier comme suit:*

#### 7. MODIFICATION DU TYPE DE VÉHICULE

«7.1 Toute modification **apportée à un type de véhicule existant doit être portée à la connaissance de l'autorité chargée de l'homologation de type qui a accordé l'homologation de type à ce véhicule. L'autorité chargée de l'homologation de type doit alors:**

- a) **décider, en consultation avec le fabricant, qu'il convient d'accorder une nouvelle homologation de type, ou**
- b) **appliquer la procédure prévue au paragraphe 7.1.1 (Révision) et, le cas échéant, la procédure prévue au paragraphe 7.1.2 (Extension).**

##### 7.1.1 Révision

**Lorsque des renseignements consignés dans le dossier d'information ont changé et que l'autorité chargée de l'homologation de type considère que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir de conséquences négatives notables, et qu'en tout cas le véhicule continue de satisfaire aux prescriptions, la modification est considérée comme une “révision”.**

**En pareil cas, l'autorité chargée de l'homologation de type publie de nouveau, selon que de besoin, les pages révisées du dossier d'information, en faisant clairement apparaître sur chacune des pages révisées la nature des modifications et la date de republication. Une version récapitulative et actualisée du dossier d'information, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaire à cette exigence.**

7.1.2 Extension

La modification est considérée comme une “extension” si outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d’information,

- a) d’autres contrôles ou essais sont nécessaires, ou
- b) une quelconque information figurant dans la fiche de communication (à l’exception des pièces jointes) a été modifiée, ou
- c) l’homologation en vertu d’une série d’amendements ultérieure est demandée après son entrée en vigueur.

7.2 La confirmation de l’homologation ou le refus d’homologation avec indication des modifications est notifié aux Parties à l’Accord appliquant le présent Règlement par la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus. **En outre, la liste des pièces constituant le dossier d’homologation, annexée à la fiche de communication, est modifiée en conséquence de manière à ce que soit indiquée la date de la révision la plus récente ou de l’extension.».**

## Annexe III

### Projet d'amendements au Règlement n° 46 (par. 15)

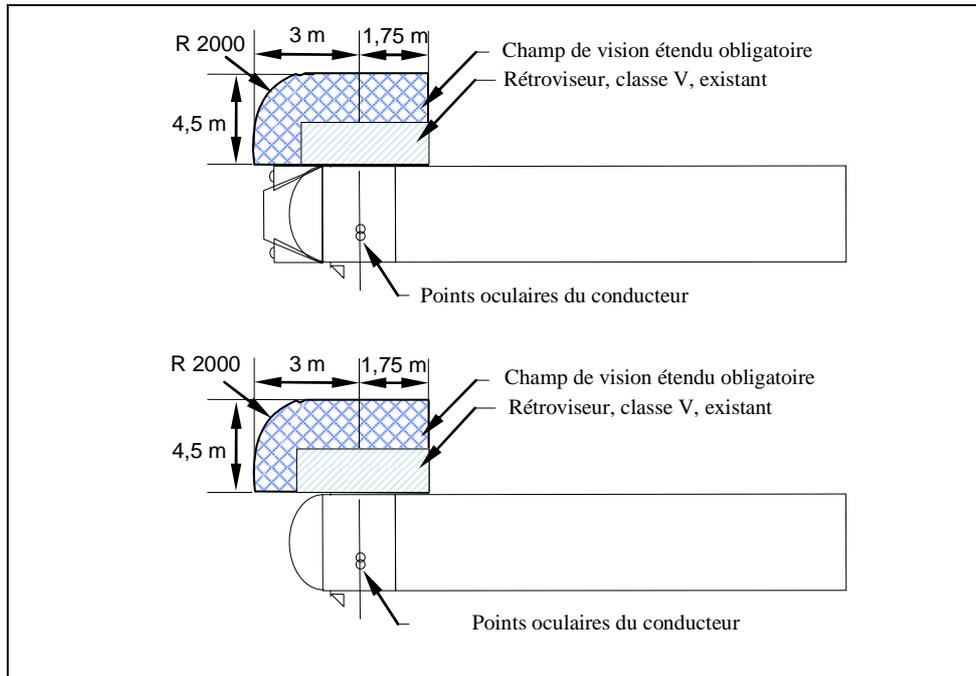
#### Projet de série 04 d'amendements au Règlement n° 46

Le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1 a été adopté tel qu'il est repris ci-après.

*Insérer les nouveaux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.13 suivants (y compris les nouvelles figures 8c et 8d):*

- «15.2.4.5.6 Du côté passager seulement, le champ de vision doit également être tel que le conducteur puisse voir, sur le côté du véhicule, une portion de route plane et horizontale se trouvant à l'extérieur du champ défini aux paragraphes 15.2.4.5.1 à 15.2.4.5.4, mais à l'intérieur de celui délimité par les plans verticaux suivants: le contour avant de ce champ de vision peut être arrondi selon un rayon de 2 m (voir les figures 8c et 8d):
- 15.2.4.5.7 Dans la direction transversale, le plan parallèle passant à 4,5 m en avant du plan mentionné au paragraphe 15.2.4.5.1.
- 15.2.4.5.8 À l'arrière, le plan parallèle au plan vertical passant par les points oculaires du conducteur et situé à 1,75 m en arrière de ce dernier plan.
- 15.2.4.5.9 À l'avant, le plan parallèle au plan vertical passant par les points oculaires du conducteur et situé à 3 m en avant de ce dernier plan. Ce champ de vision peut être partiellement fourni par un rétroviseur avant (classe VI)
- 15.2.4.5.10 Le champ de vision prescrit aux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 peut être obtenu partiellement grâce à un rétroviseur extérieur "grand angle" (classe IV) ou à une combinaison de rétroviseur d'accostage (classe V) et de rétroviseur frontal (classe VI).
- 15.2.4.5.11 La zone prescrite aux paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 peut aussi être vue grâce à une combinaison de systèmes de vision directe et de vision indirecte.
- 15.2.4.5.12 Les paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 ne s'appliquent pas à un véhicule dont aucune partie du rétroviseur ou de son boîtier n'est située à moins de 2,4 m du sol, quelle que soit sa position après ajustement.
- 15.2.4.5.13 Les paragraphes 15.2.4.5.6 à 15.2.4.5.9 ne s'appliquent pas à un véhicule des catégories M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub>.

Figures 8c et 8d  
**Champ de vision étendu du côté passager**



»

*Insérer les nouveaux paragraphes 21.12 à 21.15 suivants:*

- «21.12 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 04 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le Règlement ne peut refuser une demande d'homologation en vertu de ce Règlement tel qu'il est modifié par la série 04 d'amendements.
- 21.13 À compter du 30 juin 2014, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent l'homologation à un type de système de vision indirecte que si ce type satisfait aux prescriptions du Règlement tel qu'il est modifié par la série 04 d'amendements.
- 21.14 À compter du 30 juin 2014, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent l'homologation à un type de véhicule en ce qui concerne le montage des systèmes de vision indirecte que si ce type de véhicule satisfait aux prescriptions du Règlement tel qu'il est modifié par la série 04 d'amendements.
- 21.15 À compter du 30 juin 2015, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter l'homologation d'un type de véhicule ou d'un type de système de vision indirecte qui n'a pas été accordée conformément à la série 04 d'amendements au présent Règlement.».

## Annexe IV

### Projet d'amendements au Règlement n° 58 (par. 20)

#### Complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 58

*Paragraphe 16.2, modifier comme suit:*

- «16.2 La largeur du dispositif arrière de protection ne doit en aucun point être supérieure à la largeur de l'essieu arrière mesurée aux points latéraux extrêmes des roues, compte non tenu du renflement des pneus au contact du sol, **ni lui être inférieure de plus de 100 mm de chaque côté. Lorsque le moyen est incorporé dans la carrosserie du véhicule et que celle-ci dépasse elle-même la largeur de l'essieu arrière, la prescription selon laquelle la largeur du moyen ne doit pas être supérieure à celle de l'essieu arrière ne s'applique pas.** Si, dans le cas des véhicules des catégories O1 et O2 où les pneumatiques font saillie pour plus de moitié à l'extérieur de la carrosserie (compte non tenu des recouvrements de roues) ou à l'extérieur du châssis en l'absence de carrosserie, la largeur du dispositif ne doit pas être inférieure de plus de 100 mm de chaque côté à la distance mesurée entre les points intérieurs des pneumatiques (compte non tenu de tout renflement des pneumatiques au contact du sol). S'il y a plusieurs essieux arrière, la largeur à prendre en compte est celle du plus large. De plus, les prescriptions des paragraphes 3.1.2 et 3.1.3 de l'annexe 5, relatives à la distance des points d'application des forces d'essai par rapport aux contours extérieurs des roues de l'essieu arrière et indiquées dans la fiche de communication et l'homologation (point 7 de l'annexe 1) doivent être satisfaites.».

*Paragraphe 25.3, modifier comme suit:*

- «25.3 La largeur du moyen de protection contre l'encastrement à l'arrière ne doit en aucun point être supérieure à la largeur de l'essieu arrière mesurée aux points latéraux extrêmes des roues, compte non tenu du renflement des pneus au contact du sol, **ni lui être inférieure de plus de 100 mm de chaque côté. Lorsque le moyen est incorporé dans la carrosserie du véhicule et que celle-ci dépasse elle-même la largeur de l'essieu arrière, la prescription selon laquelle la largeur du moyen ne doit pas être supérieure à celle de l'essieu arrière ne s'applique pas.** Si, dans le cas des véhicules des catégories O<sub>1</sub> et O<sub>2</sub> où les pneumatiques font saillie pour plus de moitié à l'extérieur de la carrosserie (compte non tenu des recouvrements de roues) ou à l'extérieur du châssis en l'absence de carrosserie, la largeur du dispositif ne doit pas être inférieure de plus de 100 mm de chaque côté à la distance mesurée entre les points intérieurs des pneumatiques (compte non tenu de tout renflement des pneumatiques au contact du sol). S'il y a plusieurs essieux arrière, ... indiquées dans la fiche de communication et l'homologation ... doivent être satisfaites.».

*Annexe 5, paragraphe 3.1.2, modifier comme suit:*

- «3.1.2 Dans les cas définis au paragraphe 1.1.1 et 1.1.2 de la présente annexe, une force horizontale égale à 50 kN ou 25 % de la force engendrée par la masse maximale du véhicule, selon celle de ces deux valeurs qui est la plus faible,

doit être appliquée successivement en deux points situés  $300 \pm 25$  mm des plans longitudinaux tangents aux contours extérieurs des roues de l'essieu arrière **ou du dispositif arrière de protection s'il excède la largeur de l'essieu arrière** et en un troisième point situé sur le segment joignant ces deux points dans le plan vertical médian du véhicule.».

## Annexe V

### Projet d'amendements au Règlement n° 61 (par. 21 et 32)

#### Complément 2 au Règlement n° 61

*Insérer les nouveaux paragraphes 2.9 et 2.10 suivants:*

- «**2.9** «Pare-chocs», la structure extérieure occupant le bas de l'avant d'un véhicule. Il comprend toutes les structures destinées à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite ainsi que toutes ses pièces de fixation.
- 2.10** «Protège pare-chocs», la surface extérieure non rigide d'un pare-chocs, qui s'étend généralement sur toute leur largeur de l'avant d'un véhicule.».

*Paragraphe 4.1, modifier comme suit:*

- «4.1 Si le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5 et 6 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée. **Sous réserve de l'agrément du service technique et de l'accord de l'autorité chargée de l'homologation, un véhicule de la catégorie N<sub>1</sub> qui est dérivé de la catégorie M<sub>1</sub> peut être homologué sur la base des spécifications techniques prévues au Règlement n° 26.**».

*Paragraphe 4.3, modifier comme suit:*

- «4.3 L'homologation, le refus **ou le retrait** d'homologation d'un type de véhicule en application du présent Règlement est notifié...».

*Paragraphe 6.5.2, modifier comme suit:*

- «6.5.2 Les éléments des dispositifs de protection avant doivent être conçus de telle manière que toutes les surfaces rigides tournées vers l'extérieur aient un rayon de courbure d'au moins 5 mm. **Toutefois si des protège pare-chocs sont montés ils doivent avoir un rayon de courbure d'au moins 2,5 mm.**».

*Paragraphes 7 à 7.2, modifier comme suit:*

- «7. MODIFICATION DU TYPE DE VÉHICULE
- 7.1 Toute modification **apportée à un type de véhicule existant doit être portée à la connaissance de l'autorité chargée de l'homologation de type qui a accordé l'homologation de type à ce véhicule. L'autorité chargée de l'homologation de type doit alors:**
- a) **décider, en consultation avec le fabricant, qu'il convient d'accorder une nouvelle homologation de type, ou**
  - b) **appliquer la procédure prévue au paragraphe 7.1.1 (Révision) et, le cas échéant, la procédure prévue au paragraphe 7.1.2 (Extension).**

### 7.1.1 Révision

Lorsque des renseignements consignés dans le dossier d'information ont changé et que l'autorité chargée de l'homologation de type considère que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir de conséquences négatives notables, et qu'en tout cas le véhicule continue de satisfaire aux prescriptions, la modification est considérée comme une "révision".

En pareil cas, l'autorité chargée de l'homologation de type publie de nouveau, selon que de besoin, les pages révisées du dossier d'information, en faisant clairement apparaître sur chacune des pages révisées la nature des modifications et la date de republication. Une version récapitulative et actualisée du dossier d'information, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaire à cette exigence.

### 7.1.2 Extension

La modification est considérée comme une "extension" si outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d'information,

- a) d'autres contrôles ou essais sont nécessaires, ou
- b) une quelconque information figurant dans la fiche de communication (à l'exception des pièces jointes) a été modifiée, ou
- c) l'homologation en vertu d'une série d'amendements ultérieure est demandée après son entrée en vigueur.

7.2 La confirmation de l'homologation ou le refus d'homologation avec indication des modifications est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement par la procédure indiquée au paragraphe 4.3 ci-dessus. **En outre, la liste des pièces constituant le dossier d'homologation, annexée à la fiche de communication, est modifiée en conséquence de manière à ce que soit indiquée la date de la révision la plus récente ou de l'extension.».**

*Paragraphe 9.2, modifier comme suit:*

«9.2 Si une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informe aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une **fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.».**

*Paragraphe 10, modifier comme suit:*

#### «10. ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

Si le détenteur d'une homologation cesse définitivement la fabrication d'un type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il en informe l'autorité qui a délivré l'homologation qui, à son tour, avise les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une **fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.».**

Annexe 1, modifier comme suit:

«Annexe 1

COMMUNICATION

(Format maximal: A4 (210 x 297 mm))



Délivré par: Nom de l'administration:

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

Objet: 2/ DÉLIVRANCE D'HOMOLOGATION  
**EXTENSION D'HOMOLOGATION**  
 REFUS D'HOMOLOGATION  
 RETRAIT D'HOMOLOGATION  
 ARRÊT DÉFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne ses saillies extérieures en application du Règlement n° 61

Numéro d'homologation:

**Numéro d'extension:**

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule:

...

9. Homologation: délivrée/**étendue**/refusée/**retirée**2/

...».

## Annexe VI

### Projet d'amendements au Règlement n° 67 (par. 23)

#### Complément 11 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 67

*Paragraphes 6.15.2.1 et 6.15.2.2, modifier comme suit:*

«6.15.2.1 Les connexions électriques à l'intérieur du coffre et du compartiment passagers doivent satisfaire au degré de protection de la classe IP 40 selon la **norme CEI 60529-1989+A1:1999**.

6.15.2.2 Toutes les autres connexions électriques doivent satisfaire au degré de protection de la classe IP 54 selon la **norme CEI 60529-1989+A1:1999**.».

*Paragraphe 6.15.13.1.1, modifier comme suit:*

«6.15.13.1.1 Si la ... doivent satisfaire au degré de protection de la classe IP 40 selon la **norme CEI 60529-1989+A1:1999**.».

*Paragraphe 17.11.4, modifier comme suit:*

«17.11.4 Les câbles électriques ... doivent satisfaire au degré de protection de la classe IP 40 selon la **norme CEI 60529-1989+A1:1999**. Toutes les autres connexions électriques doivent satisfaire à la classe d'isolement IP 54 selon la **norme CEI 60529-1989+A1:1999**.».

*Annexe 8,*

*Insérer les nouveaux paragraphes 4.4.2.1 à 4.4.2.3 suivants:*

«4.4.2.1 L'essai doit être exécuté conformément à la norme ISO 1431/1-1:2004/Amd 1:2009.

4.4.2.2 Les éprouvettes, qui sont étirées à un allongement de 20 %, doivent être exposées à l'air à 40 °C avec une humidité relative de  $50 \pm 10$  %, et une concentration d'ozone de  $5 \cdot 10^{-7}$  pendant 120 heures.

4.4.2.3 Aucune fissuration des éprouvettes n'est tolérée.».

*Supprimer les paragraphes 4.4.3.3.1, 4.4.3.3.2 et 4.4.3.3.3.*

*Annexe 10,*

*Paragraphe 2.1.2.3.1, modifier comme suit:*

«2.1.2.3.1 L'essai de pliage doit être effectué conformément aux normes ISO 7438:2005 et **ISO 7799:1985 et 5173:2009 + Amd 1:2011** pour les parties soudées. Les essais de pliage doivent être exécutés sur la face intérieure en tension et sur la face extérieure en tension.».

## Annexe VII

### Projet d'amendements au Règlement n° 110 (par. 24)

#### Amendements adoptés au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2012/9

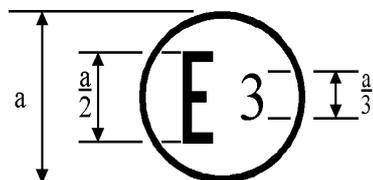
*Supprimer les amendements proposés à l'annexe 3, appendice A.15.5.*

*Insérer les nouveaux paragraphes 23 à 23.6 suivants:*

- «23. DISPOSITIONS TRANSITOIRES
- 23.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 23.2 Au terme d'une période de 12 mois après la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation que si le type d'élément à homologuer satisfait aux prescriptions de la Partie I du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 23.3 Au terme d'une période de 18 mois après la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de la Partie II du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 23.4 Pendant une période de 12 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront continuer d'accorder l'homologation pour les types d'éléments à homologuer en vertu de la version originale du présent Règlement sans tenir compte des dispositions de la série 01 d'amendements.
- 23.5 Pendant une période de 18 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront continuer d'accorder l'homologation pour les types de véhicules à homologuer en vertu de la version originale du présent Règlement sans tenir compte des dispositions de la série 01 d'amendements.
- 23.6 Nonobstant les dispositions des paragraphes 23.4 et 23.5, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser de délivrer des extensions d'homologation pour des types existants d'éléments ou de véhicules lorsque ces homologations ont été accordées en vertu du présent Règlement sans tenir compte des dispositions de la série 01 d'amendements.».

Annexe 2A, figure et texte, modifier comme suit:

«



**110 R-012439**

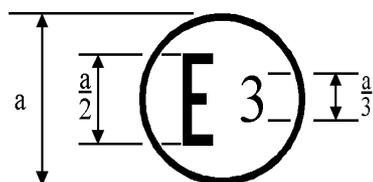
$a \geq 8 \text{ mm}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un organe GNC, indique que cet organe a été homologué en Italie (E3), en application du Règlement n° 110, sous le numéro d'homologation **012439**. Les deux premiers chiffres de ce numéro signifient que l'homologation a été délivrée conformément aux dispositions du Règlement n° 110 **tel que modifié par la série 01 d'amendements**.

Annexe 2C, modèles A et B, figure et texte, modifier comme suit:

«Modèle A

(Voir le paragraphe 16.2 du présent Règlement)



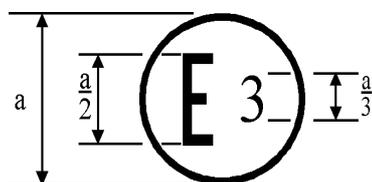
**110 R—012439**

$a \geq 8 \text{ mm}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que ce type de véhicule a été homologué en Italie (E3) en ce qui concerne l'installation d'un système GNC pour l'alimentation du moteur au GNC, en application du Règlement n° 110, sous le numéro d'homologation **012439**. Les deux premiers chiffres de ce numéro indiquent que l'homologation a été accordée conformément aux dispositions du Règlement n° 110 **tel que modifié par la série 01 d'amendements**.

Modèle B

(Voir le paragraphe 16.2 du présent Règlement)

**110 012439****83 051628** $a \geq 8 \text{ mm}$ 

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que ce type de véhicule a été homologué en Italie (E3) en ce qui concerne l'installation d'un système GNC pour l'alimentation du moteur au GNC, en application du Règlement n° 110, sous le numéro d'homologation **012439**. Les deux premiers chiffres de ce numéro indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux dispositions du Règlement n° 110 **tel que modifié par la série 01 d'amendements** et que le Règlement n° 83 incluait la série 05 d'amendements.».

## Annexe VIII

## Projet d'amendements au Règlement n° 121 (par. 26)

## Complément 8 au Règlement n° 121

Insérer le nouveau paragraphe 5.2.10 suivant:

«5.2.10 Les fonctions automatiques peuvent être indiquées à l'aide du symbole approprié pour l'élément correspondant comme indiqué dans la colonne 1 du tableau 1, accompagné de la ou des lettres supplémentaires "A" ou "AUTO" inscrites sur le symbole ou à proximité de son contour.».

Tableau 1, modifier comme suit (y compris suppression de la note de bas de page n° 20):

«

N°	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
	Élément	Symbole <u>2/</u>	Fonction	Éclairage	Couleur
...	...	...	...	...	...
3b	Passage automatique en faisceau de route	 or  <u>1/</u> , <u>6/</u> , <u>13/</u>	Commande	Non	-
			Témoin	Oui	-
...	...	...	...	...	...
25	Dysfonctionnement du système de freinage	 <u>8/</u>	Témoin	Oui	Voir Règlement n°s 13-H et 13 le cas échéant
...	...	...	...	...	...
28	<b>Frein de stationnement</b>	 <u>9/</u>	Témoin	Oui	<b>Voir Règlement n°s 13-H et 13 le cas échéant</b>
...	...	...	...	...	...

...».

## Annexe IX

### Projet d'amendements au Règlement n° 125 (par. 28)

#### Série 01 d'amendements au Règlement n° 125

*Table des matières*, modifier comme suit:

«Règlement

- 1. Domaine d'application
- ...
- 11. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et de **l'autorité chargée de l'homologation de type**
- 12. Dispositions transitoires**».

*Paragraphe 4.2*, modifier comme suit:

«4.2 Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (**à présent 01** pour le Règlement sous sa forme **actuelle**) indiquent la série d'amendements correspondant...».

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.1.4 et deux nouvelles figures (1 et 2)*, comme suit:

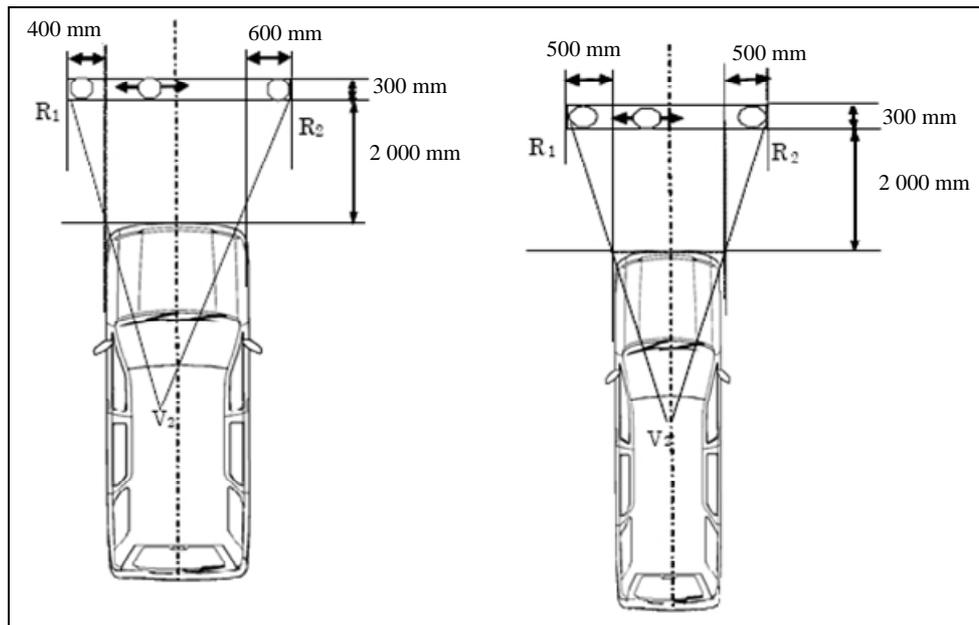
«5.1.4 Si la hauteur de V2 au-dessus du sol est supérieure à 1 650 mm, les conditions suivantes doivent être respectées:

Un objet cylindrique d'une hauteur de 1 200 mm et d'un diamètre de 300 mm, se trouvant dans l'espace délimité par un plan vertical situé à 2 000 mm devant le véhicule, un plan vertical situé à 2 300 mm devant le véhicule, un plan vertical situé à 400 mm du véhicule du côté conducteur et un plan vertical situé à 600 mm du côté opposé du véhicule doit être au moins partiellement visible vu du point V2 (voir fig. 1), quel que soit l'emplacement de l'objet à l'intérieur de cet espace, à moins qu'il ne soit pas visible en raison d'un ou plusieurs angles morts créés par les montants avant, les essuie-glaces ou le volant.

Si le siège du conducteur se trouve dans la position de conduite en place centrale du véhicule, l'objet cylindrique d'une hauteur de 1 200 mm doit se trouver dans l'espace délimité par un plan vertical situé à 2 000 mm devant le véhicule, un plan vertical situé à 2 300 mm devant le véhicule et un plan vertical situé à 500 mm de chaque côté du véhicule (voir fig. 2).

Figure 1

Figure 2



»

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.1 à 12.5, comme suit:

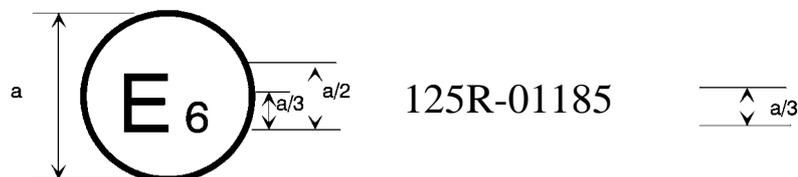
- «12. Dispositions transitoires
- 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 12.2 Passé un délai de 24 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent accorder des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 12.3 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder une extension pour une homologation de type accordée en vertu de la version originale du présent Règlement.
- 12.4 Même après l'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, les homologations de véhicules accordées en vertu du présent Règlement restent valides et les Parties contractantes appliquant ledit Règlement continuent de les accepter.
- 12.5 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en application après la date d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements ne sont pas tenues d'accepter les homologations accordées en vertu de la version originale du présent Règlement.»

Annexe 2, modifier comme suit:

«Annexe 2

Exemples de marques d'homologation

(Voir les paragraphes 4.4 à 4.4.2 du présent Règlement)



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué en Belgique (E6) en ce qui concerne le champ de vision vers l'avant du conducteur, en vertu du Règlement n° 125. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux dispositions du Règlement n° 125 **tel que modifié par la série 01 d'amendements.**».

## Annexe X

### Projet d'amendements aux Règlements n° 97 et 116 (par. 29)

#### Complément 7 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 97

*Annexe 9, paragraphe 1*, modifier comme suit:

«1. Méthode ISO

...

Protection contre les perturbations par rayonnement à hautes fréquences

La protection d'un SAV/SA/dispositif d'immobilisation monté sur un véhicule peut être contrôlée conformément aux **prescriptions techniques et aux dispositions transitoires** du Règlement n° 10, **série 04** d'amendements et aux méthodes d'essais décrites à l'annexe 6 pour les véhicules et à l'annexe 9 pour les entités techniques distinctes.

...

Émissions rayonnées

Les essais doivent être effectués conformément aux **prescriptions techniques et aux dispositions transitoires** du Règlement n° 10, **série 04** d'amendements et aux méthodes d'essai décrites aux annexes 4 et 5 pour les véhicules ou aux annexes 7 et 8 pour les entités techniques distinctes.».

*Annexe 9, paragraphe 2*, modifier comme suit:

«2. Méthode CEI

...

Émissions rayonnées

Le SAV/SA/dispositif d'immobilisation doit être soumis à des essais concernant l'antiparasitage radio, conformément aux **prescriptions techniques et aux dispositions transitoires** du Règlement n° 10, **série 04** d'amendements et aux méthodes décrites aux annexes 4 et 5 pour les véhicules ou aux annexes 7 et 8 pour les entités techniques distinctes.».

#### Complément 4 au Règlement n° 116

*Annexe 9, paragraphe 1*, modifier comme suit:

«1. Méthode ISO

...

Protection contre les perturbations par rayonnement à hautes fréquences

La protection d'un SAV/SA/dispositif d'immobilisation monté sur un véhicule peut être contrôlée conformément aux **prescriptions techniques et aux dispositions transitoires** du Règlement n° 10, **série 04** d'amendements

et aux méthodes d'essai décrites à l'annexe 6 pour les véhicules et à l'annexe 9 pour les entités techniques distinctes.

...

Émissions rayonnées

Les essais doivent être effectués conformément aux **prescriptions techniques et aux dispositions transitoires** du Règlement n° 10, **série 04** d'amendements et aux méthodes d'essai décrites aux annexes 4 et 5 pour les véhicules ou aux annexes 7 et 8 pour les entités techniques distinctes.».

*Annexe 9, paragraphe 2, modifier comme suit:*

«2. Méthode CEI

...

Émissions rayonnées

Le SAV/SA/dispositif d'immobilisation doit être soumis à des essais concernant l'antiparasitage radio, conformément aux **prescriptions techniques et aux dispositions transitoires** du Règlement n° 10, **série 04** d'amendements et aux méthodes décrites aux annexes 4 et 5 pour les véhicules ou aux annexes 7 et 8 pour les entités techniques distinctes.».

## Annexe XI

## Groupes informels relevant du GRSG

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Dispositifs caméra-moniteur (CMS)	M. H. Jongenelen (Pays-Bas) Téléphone: +31 79 3458268 Télécopie: +31 79 3458041 hjongenelen@rdw.nl	
Portes de service, fenêtres et issues de secours des autobus et des autocars (SDWEE)	M. J. Kownacki (Pologne) Téléphone: +48 22 8112510 Télécopie: +48 22 8114062 jerzy.kownacki@its.waw.pl	M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1-43590013 Télécopie: +33 1-45638441 ofontaine@oica.net
Vitrages en plastique	M. K. Preusser (Allemagne) Téléphone: +49 23 0443623 Télécopie: +49 23 04467544 dr.klaus.preusser@t-online.de	M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1-43590013 Télécopie: +33 1-45638441 ofontaine@oica.net
RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles	M. A. Erario (Italie) Téléphone: +39 06 4158 6228 Télécopie: +39 06 4158 3253 antonio.erario@mit.gov.it	M. R. Choda (IMMA) Téléphone: +41 22 920 21 20 Télécopie: +41 22 920 21 21 ravchoda@immamotorcycles.org