



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/909
3 avril 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

- A. **RAPPORT DU WP.29 SUR SA CENT VINGT-NEUVIÈME SESSION
(11-14 mars 2003)**
- B. **RAPPORTS DES COMITÉS D'ADMINISTRATION ET DU COMITÉ
EXÉCUTIF**
 - 1. Accord de 1958 – Vingt-troisième session du Comité d'administration (AC.1)
de l'Accord modifié (12 mars 2003)
 - 2. Accord (mondial) de 1998 – Septième session du Comité exécutif (AC.3)
de l'Accord (13 mars 2003)
 - 3. Accord de 1997 (Contrôles techniques périodiques) – Deuxième session du Comité
d'administration (AC.4) (13 mars 2003)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION.....	1
OUVERTURE ET DÉCLARATIONS PRONONCÉES PENDANT LA SESSION.....	2 – 6
A. <u>Session du WP.29</u>	
1. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	7 – 8
2. COORDINATION ET ORGANISATION DES TRAVAUX.....	9 – 26
2.1 Rapport du Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2).....	9 – 20
2.2 Programme de travail et documentation.....	21 – 22
2.3 Questions découlant de la soixante-cinquième session du Comité des transports intérieurs (CTI).....	23
2.4 Systèmes de transport intelligents (STI) – y compris la préparation d'une table ronde.....	24 – 26
3. EXAMEN DES RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL SUBSIDIAIRES DU WP.29.....	27 – 66
3.1 Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF).....	27
3.2 Groupe de travail du bruit (GRB).....	28
3.3 Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE).....	29 – 30
3.4 Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG).....	31
3.5 Faits marquants des dernières sessions (rapports oraux des présidents).....	32 – 66
3.5.1 Sécurité passive (GRSP).....	32 – 41
3.5.2 Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE).....	42 – 57
3.5.3 Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF).....	58 – 66
4. ACCORD DE 1958.....	67 – 90
4.1 État de l'Accord et des règlements y annexés, y compris le dernier rapport de situation.....	67 – 68
4.2 Examen de projets d'amendement à des règlements existants.....	69 – 86
4.3 Examen de nouveaux projets de règlement.....	87 – 89
4.3.1 Propositions de nouveaux projets de règlement (points dont l'examen a été reporté).....	87
4.3.2 Prescriptions uniformes relatives à l'homologation: i) des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion; ii) des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion.....	88

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>	
4.3.3	Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement.....	89
4.4	Examen de projets d'amendements, actuellement en suspens, à des règlements existants	90
4.4.1	Règlement n° 18 (Protection contre une utilisation non autorisée)	90
5.	ACCORD (MONDIAL) DE 1998	91 – 92
5.1	État de l'Accord.....	91
5.2	Mise en œuvre du programme de travail de l'Accord de 1998 par les groupes de travail subsidiaires du WP.29	92
6.	ACCORD DE 1997 (CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES)	93 – 98
6.1	État de l'Accord.....	93 – 97
6.2	Examen de projets de règle à annexer à l'Accord	98
6.2.1	Projet de Règle n° 2 (Contrôles techniques périodiques en ce qui concerne la sécurité)	98
7.	QUESTIONS DIVERSES.....	99 – 109
7.1	Application des prescriptions relatives à l'homologation de type et à la conformité de la production	99
7.1.1	Règles et recommandations à suivre dans la préparation de normes et de règlements.....	100 – 101
7.1.2	Résolution des problèmes d'interprétation.....	102 – 103
7.1.3	Systèmes de rappel utilisés par plusieurs Parties contractantes aux Accords	104 – 105
7.1.4	Possibilités de création d'une base de données électronique pour l'échange de renseignements sur les homologations de type.....	106
7.2	Pièces de rechange.....	107
7.3	Hommage à M. R. Summersell et départ à la retraite du Secrétaire du WP.29	108 – 109
8.	ADOPTION DU RAPPORT.....	110

* * *

B. Sessions des comités d'administration et du Comité exécutif

1.	ACCORD DE 1958 – VINGT-TROISIÈME SESSION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION (AC.1) DE L'ACCORD MODIFIÉ	111 – 131
1.1	Constitution de l'AC.1	111
1.2	Élection du bureau.....	112

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>
1.3 Projets d'amendements à des règlements existants – vote de l'AC.1	113 – 128
1.3.1 <u>Règlement n° 8</u> [Projecteurs (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 et/ou H11)].....	113
1.3.2 <u>Règlement n° 13</u> (Freinage).....	114
1.3.3 <u>Règlement n° 13</u> (Freinage) (Point dont l'examen est reporté).....	115
1.3.4 <u>Règlement n° 13-H</u> (Prescriptions harmonisées concernant le freinage).....	116
1.3.5 <u>Règlement n° 36</u> (Véhicules de transport en commun de grande capacité) ..	117
1.3.6 <u>Règlement n° 48</u> (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse).....	118
1.3.7 <u>Règlement n° 48</u> (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse).....	119
1.3.8 <u>Règlement n° 54</u> (Pneumatiques pour véhicules utilitaires).....	120
1.3.9 <u>Règlement n° 64</u> (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)...	121
1.3.10 <u>Règlement n° 67</u> (Équipements spéciaux pour GPL)	122
1.3.11 <u>Règlement n° 98</u> (Projecteurs équipés de sources lumineuses à décharge)...	123
1.3.12 <u>Règlement n° 105</u> (Véhicules ADR)	124
1.3.13 <u>Règlement n° 107</u> (Véhicules de transport en commun à deux étages)	125
1.3.14 <u>Règlement n° 108</u> (Pneumatiques rechapés)	126
1.3.15 <u>Règlement n° 109</u> (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires).....	127
1.3.16 <u>Règlement n° 112</u> (Projecteurs émettant un faisceau de croisement asymétrique)	128
1.4 Projets d'amendements, actuellement en suspens, à des règlements existants	129
1.5 Nouveaux projets de règlement – vote de l'AC.1	130 – 131
1.5.1 Prescriptions uniformes relatives à l'homologation: i) des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion; ii) des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ces carburants dans leur système de propulsion	130
1.5.2 Propositions de nouveaux projets de règlement	131
2. ACCORD MONDIAL DE 1998 – SEPTIÈME SESSION DU COMITÉ EXÉCUTIF (AC.3) DE L'ACCORD.....	132 – 150
2.1 Réunion publique	132 – 147
2.1.1 Élection du bureau.....	133 – 134
2.1.2 État d'avancement des travaux d'élaboration de propositions de futurs règlements techniques mondiaux (rtm)	135 – 146
2.1.3 Autres questions	147 – 150
2.2 Réunion à huis clos.....	148 – 149
2.2.1 Procédures juridiques et administratives relatives à l'Accord	148 – 149
2.2.2 Résolution des questions laissées en suspens.....	150

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>
3. ACCORD DE 1997 (CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES) – DEUXIÈME SESSION DU COMITÉ D'ADMINISTRATION (AC.4) DE L'ACCORD	151 – 160
3.1 Création de l'AC.4	151
3.2 Élection du bureau.....	152
3.3 Examen de l'interprétation à donner à l'article 12 de l'Accord, comme décidé par le WP.29 (TRANS/WP.29/609, par. 92)	153 – 157
3.4 Questions relatives à la mise en œuvre de l'Accord	158 – 159
3.5 Mesures à prendre en ce qui concerne le projet de règle n° 2	160

* * *

Annexe – Liste des documents sans cote distribués pendant la cent vingt-neuvième session

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a tenu sa cent vingt-neuvième session du 11 au 14 mars 2003, sous la présidence de M. V. Kutenev (Fédération de Russie). Les pays ci-après étaient représentés conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Afrique du Sud, Allemagne, Andorre, Australie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Corée, République populaire de Chine, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Communauté européenne (CE) ont participé à la session. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Organisation internationale de normalisation (ISO), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Organisation internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA)¹, Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO), Groupe de travail «Bruxelles 1952» (GTB), Commission électrotechnique internationale (CEI), Society of Automotive Engineers (SAE), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA) et Comité international de l'inspection technique automobile (CITA).

OUVERTURE ET DÉCLARATIONS PRONONCÉES PENDANT LA SESSION

2. M. J. Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE, a ouvert la session et souhaité la bienvenue aux représentants. Allant à l'essentiel, il a souligné le potentiel des Systèmes de transport intelligents (STI) et a suggéré que la Table ronde soit organisée à l'occasion de la soixante-cinquième session du Comité des transports intérieurs (17-19 février 2004). Il a pris acte du programme de travail du WP.29 et fait le point de la situation des trois Accords concernés. Il a informé le WP.29 que le Bureau des affaires juridiques, après avoir reçu la résolution adoptée par le Comité exécutif de l'Accord de 1998 en novembre 2002, avait maintenu sa position au sujet des responsabilités administratives et juridiques. Il a recommandé que l'AC.3 étudie toutes les solutions acceptables et déclaré que le secrétariat de la CEE serait disposé à assumer ses responsabilités. Il a aussi fait savoir qu'un nouveau poste de la classe P-4 avait été inscrit au projet de budget pour 2004-2005 et que le nombre de journées de travail des sessions du WP.29 n'avait, pour cet exercice budgétaire, pas été touché par les réductions appliquées à un certain nombre d'autres organes intergouvernementaux de la CEE. Il a cependant demandé au WP.29 de s'efforcer de parvenir à une efficacité maximum et d'étudier toute possibilité de réduire le volume de la documentation ou le nombre de réunions. Pour conclure, il a fait savoir que lors du Séminaire de printemps de

¹ Représentant aussi l'Association des équipementiers des États-Unis d'Amérique (Motor and Equipment Manufacturers Association, MEMA) et l'Association des équipementiers japonais (Japan Auto Parts Industries Association, JAPIA) (TRANS/WP.29/885, par. 4).

la CEE sur le développement durable dans la région de la CEE, tenu le 3 mars 2003, les questions relatives au transport et à l'énergie avaient également été abordées et que les participants avaient été informés des activités du WP.29 et de la Table ronde consacrée, lors de la session de février 2002 du CTI, aux nouvelles technologies de propulsion des véhicules.

3. M. P.-O. Engelbrecht, Chef d'unité à la Direction générale des entreprises de la Commission européenne (CE), a pris acte des travaux du WP.29 concernant l'amélioration de la sécurité des véhicules et la réduction des niveaux d'émissions. Il a jugé qu'il faudrait faire des efforts pour parvenir à des niveaux d'harmonisation acceptables des règlements en vigueur, en acceptant le cas échéant une approche échelonnée ou des exemptions. À ce sujet, il a mentionné l'installation des dispositifs d'éclairage, les systèmes de retenue pour enfants et les cycles d'essais et limites concernant les émissions d'échappement. Il a également demandé un effort pour introduire dans les règlements des dispositions relatives aux technologies nouvelles, qui allaient des systèmes de propulsion utilisant des piles à combustible ou alimentés à l'hydrogène jusqu'aux pneus intelligents. Il s'est déclaré en faveur de l'élaboration d'un nouveau règlement concernant la prévention des blessures à la nuque par coup de lapin et la mise au point de nouveaux mannequins pour le choc latéral. Concluant son discours, il a appuyé l'intention du WP.29 d'améliorer la qualité de rédaction, la simplification et la codification des règlements.

4. M. K. Wani, Directeur du Service des affaires internationales du Bureau des transports routiers du Ministère japonais de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports, a rappelé les résultats de la Conférence internationale sur les véhicules respectueux de l'environnement, tenue à Tokyo les 23 et 24 janvier 2003 (documents informels n^{os} 10 et 11). Il a souligné que les participants avaient reconnu l'importance du rôle du WP.29 et conclu que les compétences existantes devaient être mises à profit pour assurer la mise au point technique et la promotion de ce type de véhicules. Il a remercié M. Gauvin d'avoir représenté le WP.29 et le GRPE à cette conférence et d'y avoir présenté une communication, et il a annoncé que la deuxième Conférence devrait avoir lieu en 2005.

5. M. J. W. Runge, administrateur de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), a félicité le WP.29 d'être l'instance mondiale pour la sécurité des véhicules et la prévention de la pollution et d'avoir rapidement mis au point l'Accord mondial de 1998, puis a souligné l'attachement de son pays au Forum. Il a présenté les activités de son administration en matière de recherche, de réglementation et de stratégie. Il a fait état de la proposition d'élaboration, au titre de l'Accord de 1998, d'un règlement concernant les serrures et les éléments de fixation des portes. Parmi les autres questions importantes en matière de sécurité relevant de l'Accord, il a cité les appuie-tête, domaine dans lequel les États-Unis d'Amérique seraient disposés à parrainer un règlement. Il a fait état de la règle en cours d'élaboration aux États-Unis d'Amérique à ce sujet, portant harmonisation avec le Règlement CEE et proposant de nouvelles prescriptions qui visent à améliorer la protection du cou et à prévenir les blessures par coup de lapin. En ce qui concerne la compatibilité des véhicules en cas de collision, il a souligné qu'en raison des différences importantes concernant les masses, la géométrie, la résistance et la conception des structures des diverses catégories de véhicules, les occupants d'automobile couraient plus de danger en cas d'accident. Il a demandé au WP.29 de continuer à coopérer sur ce sujet, afin d'échanger des renseignements et de définir des solutions selon des modalités harmonisées. Il a également mentionné les véhicules fonctionnant à l'hydrogène et/ou équipés de piles à combustible et déclaré qu'il restait encore beaucoup à faire pour assurer leur sécurité, en particulier en cas d'accident. Il a proposé que le groupe informel

de l'hydrogène mette au point un plan d'action concerté aux fins de l'évaluation des technologies, y compris un programme de recherche et d'essais à l'appui d'un éventuel règlement sur la résistance en cas de collision. Il a souligné l'importance du rôle du WP.29 dans ces travaux et remercié l'industrie de s'être intéressée très tôt à ces problèmes de sécurité importants. Pour conclure, M. Runge a remercié le Secrétaire du WP.29, qui allait prendre sa retraite, de sa contribution, et lui a offert une plaquette commémorative de la NHTSA.

6. Lors des débats qui ont suivi l'intervention de M. Runge, le Président et un certain nombre de délégations ont apporté leur soutien à l'effort engagé pour relever les défis.

A. SESSION DU WP.29

1. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

7. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP.29/908) a été adopté par le WP.29 avec les modifications ci-après:

i) Documents supplémentaires:

Points 5.2 et B.2.1.2 Documents TRANS/WP.29/2003/17;
TRANS/WP.29/2003/18 et TRANS/WP.29/2003/19;

ii) Points dont l'examen a été reporté (voir justifications, par. 10, plus loin):

Point 4.2.3 Règlement n° 13

Point 4.2.10 Règlement n° 67

Points 4.3.1 et 4.3.3 à 4.3.7 Nouveaux projets de règlements

Point 4.4.1 Règlement n° 18 (proposition en suspens).

8. Les documents distribués sans cote pendant la session sont énumérés dans l'annexe au présent rapport.

2. COORDINATION ET ORGANISATION DES TRAVAUX

2.1 Rapport du Comité de gestion pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2)

9. La quatre-vingt-unième session du WP.29/AC.2, consacrée à la coordination et à l'organisation des travaux du WP.29, s'est tenue le 10 mars 2003 sous la présidence de M. B. Gauvin (France) et avec la participation de représentants de la Commission européenne (CE), de l'Allemagne, du Canada, des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, du Japon et du Royaume-Uni.

10. Le WP.29/AC.2 a examiné l'ordre du jour provisoire de la session en cours (TRANS/WP.29/908) et recommandé les modifications indiquées au paragraphe 7 ci-dessus. En ce qui concerne les points dont l'examen a été reporté, il a été noté ce qui suit:

a) Pour le point 4.2.3, document TRANS/WP.29/2003/3, la norme ISO à laquelle il était fait référence n'avait pas encore été adoptée et le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) avait donc demandé à sa cinquante-troisième session que l'examen de la proposition soit reporté en attendant la publication de ladite norme (TRANS/WP.29/GRRF/53, par. 7);

b) Pour le point 4.2.10, concernant le Règlement n° 67, le représentant de la Commission européenne (CE) a annoncé que le document TRANS/WP.29/2001/61 ne pouvait encore être soumis au vote des États membres de l'UE. Le représentant de l'Italie a déclaré que des modifications mineures étaient proposées et devraient être examinées par le GRPE à sa prochaine session, en mai 2003;

c) Pour les points 4.3.1 et 4.3.3 à 4.3.7, le représentant de la CE a confirmé que les procédures internes nécessaires à l'adoption officielle étaient engagées, mais qu'il attendait toujours l'autorisation de voter au nom des États membres de l'UE;

d) Pour le point 4.4.1, concernant le Règlement n° 18, aucun accord ne s'était encore dégagé au sein de la CE. Il a été rappelé que ces amendements ne pouvaient être mis aux voix qu'avec le nouveau projet de règlement sur la protection des automobiles contre une utilisation non autorisée (point 4.3.1).

11. Le WP.29/AC.2 a également fait le point de l'état des préparatifs de la troisième réunion informelle sur les Systèmes de transport intelligents (STI) et étudié les documents présentés pour examen. Il a suggéré que pour le WP.29, avant la troisième réunion informelle, seule une présentation générale soit faite par le Président du groupe informel sur les STI (voir par. 24, plus loin). Le WP.29/AC.2 a décidé que le WP.29 devrait demander au Directeur de la Division des transports de la CEE de proposer une occasion et une date appropriées pour la Table ronde. L'examen détaillé de la question devrait être confié à la troisième réunion du groupe informel, prévue le vendredi 14 mars 2003 (voir par. 25 et 26 plus loin).

12. Le WP.29/AC.2 a également examiné les prévisions du secrétariat relatives à l'ordre du jour de la cent trentième session, prévue à Genève du 24 au 27 juin 2003. Il a constaté que l'on attendait 26 amendements à des Règlements CEE en vigueur, venant s'ajouter aux propositions relatives à six nouveaux projets de règlement. En outre, il était prévu que deux amendements seraient présentés au sujet de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).

13. En ce qui concerne l'Accord de 1958, le WP.29/AC.2 a poursuivi ses délibérations relatives au respect de l'homologation de type et des normes applicables à la conformité de la production, notamment au regard de la proposition de l'ISO visant à améliorer la qualité de la rédaction des règlements (document informel n° 1 de la cent vingt-huitième session, redistribué), et du document parallèle «Structure des règlements techniques mondiaux (RTM)» (TRANS/WP.29/883), qui avait déjà servi de guide pour l'Accord de 1998. Le WP.29/AC.2 a décidé d'en reprendre l'examen à la prochaine session. À cette fin, le représentant du Royaume-Uni a offert d'étudier la question en détail et de tenter de fusionner les deux propositions.

14. En ce qui concerne les solutions à apporter aux problèmes d'interprétation, le WP.29/AC.2 a examiné une proposition de la France relative au traitement de l'interprétation et

à la supervision des Services techniques. Le WP.29/AC.2 s'est félicité de cette proposition et a invité les représentants à faire parvenir leurs observations directement aux représentants de la France et du Royaume-Uni, en vue de la poursuite de l'examen de cette question à la prochaine session.

15. Le WP.29/AC.2 a également noté que pour la session en cours du WP.29 les États-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni avaient présenté les systèmes qu'ils utilisaient pour remédier aux abus et défauts existants en matière de sécurité (voir précisions, par. 104 et 105, plus loin).

16. En ce qui concerne la mise au point de nouveaux règlements techniques mondiaux au titre de l'Accord de 1998, le WP.29/AC.2 a pris note des propositions soumises officiellement par le Canada au Comité exécutif AC.3 de l'Accord au sujet du freinage des motocycles et de l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse et de celles présentées par le Japon au sujet des définitions communes des masses et dimensions (voir par. 136 et 140, plus loin pour plus de détails). En outre, le WP.29/AC.2 a pris note de la nouvelle proposition présentée par les États-Unis d'Amérique au Comité exécutif de l'Accord au sujet de la mise au point d'un règlement technique mondial relatif aux serrures et organes de fixation des portes.

17. Au sujet de l'application de l'Accord, le secrétariat a fait savoir que la position du Bureau des affaires juridiques de l'ONU au sujet des fonctions dépositaires administratives de l'Accord mondial de 1998 était restée inchangée, même après avoir reçu, par l'intermédiaire du Secrétaire général, la résolution adoptée par l'AC.3 à la session de novembre 2002. Le WP.29/AC.2 croyait comprendre que l'AC.3 devrait étudier toutes les solutions acceptables (pour plus de détails, voir par. 148 et 149 plus loin).

18. En ce qui concerne l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique, le WP.29/AC.2 a décidé de proposer au WP.29 de procéder à un examen détaillé le jeudi 13 mars 2003, avant la deuxième session de l'AC.4 (pour plus de détails, voir par. 93 à 98 plus loin).

19. En ce qui concerne d'autres questions inscrites à l'ordre du jour de la quatre-vingt-unième session, le Comité pour la coordination des travaux (WP.29/AC.2) a noté ce qui suit:

a) De nouveaux renseignements concernant la question des pièces de remplacement ne pourraient être fournis que lors de la session du WP.29;

b) Le Japon avait l'intention de présenter au WP.29 les résultats de la Conférence internationale sur les véhicules respectueux de l'environnement, tenue à Tokyo les 23 et 24 janvier 2003 (pour plus de détails, voir par. 4 plus haut);

c) Suite aux dispositions de la Règle n° 1, jointe en annexe à l'Accord de 1997, le secrétariat a, le 10 mars 2003, reçu une notification de la Finlande désignant l'autorité administrative responsable des contrôles techniques, en application de cette règle.

20. Le WP.29 a pris acte du rapport du WP.29/AC.2 sur sa quatre-vingt-unième session et accepté les recommandations.

2.2 Programme de travail et documentation

Documents: TRANS/WP.29/2003/1; documents informels n^{os} 10 et 11 (voir l'annexe au présent rapport).

21. Le WP.29 a pris acte du programme de travail établi par le secrétariat et invité les présidents des organes subsidiaires à l'étudier et à communiquer au secrétariat toute correction ou modification éventuelle.

22. En ce qui concerne les résultats de la Conférence internationale sur les véhicules respectueux de l'environnement (documents informels n^{os} 10 et 11, voir également par. 4, plus haut), le WP.29 a pris acte de ce que le Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) avait inscrit la question à son programme de travail et était disposé à étudier les propositions pertinentes, dès qu'il en serait saisi.

2.3 Questions découlant de la soixante-cinquième session du Comité des transports intérieurs (CTI)

23. Le WP.29 a pris note des informations données par le Directeur de la Division (voir par. 2, plus haut). Il a constaté avec satisfaction que le CTI avait appuyé l'inscription, au budget 2004-2005 de la Division des transports de la CEE, d'un poste P-4 supplémentaire qui serait affecté au groupe de la construction des véhicules de la Section technologie, et a de nouveau invité toutes les délégations à appuyer la mesure budgétaire proposée à tous les niveaux, en particulier à l'occasion de son examen par les comités budgétaires, tant à la CEE qu'au Siège de l'ONU. Le WP.29 a souligné une fois de plus qu'il était hautement souhaitable, au regard de la charge de travail, d'appliquer cette décision le plus tôt possible au début de l'exercice budgétaire.

2.4 Systèmes de transport intelligents (STI) – y compris la préparation d'une table ronde

Documents: documents informels n^{os} 9, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 (voir l'annexe au présent rapport).

24. M. K. Wani, Président du groupe informel des systèmes de transport intelligents (STI), a présenté au WP.29 les documents soumis pour examen à la troisième session du groupe STI, prévue le 14 mars 2003. Il a déclaré que ce groupe avait pour priorité, à court terme, la préparation de la table ronde sur les STI et, à moyen terme, la mise en œuvre et l'incorporation des STI dans les travaux du WP.29. Le représentant des États-Unis d'Amérique a brièvement présenté les documents des États-Unis concernant cette question.

25. La troisième réunion informelle sur les STI s'est tenue dans la matinée du vendredi 14 mars 2003. Les participants ont adopté l'ordre du jour proposé par le Président (document informel n^o 12), en donnant la priorité à l'examen de la question relative aux préparatifs d'une table ronde, qui se tiendra très vraisemblablement dans l'après-midi du 18 février 2004 (durant la soixante-sixième session du Comité des transports intérieurs). Ils ont examiné le projet de programme de cette table ronde (document informel n^o 14), en tenant compte des observations formulées par les États-Unis d'Amérique (document informel n^o 19). Pour éviter un chevauchement des exposés, ils ont décidé que tous les intervenants seraient

connus avant la quatrième réunion (prévue le 27 juin 2003) et seraient invités à soumettre un résumé de leurs documents avant cette date, par télécopie et par courrier électronique, le cas échéant [adresse électronique: M. K. Wani: wani-k2b6@mlit.go.jp; secrétariat de la CEE: jan.jerie@unece.org (jusqu'à la fin du mois de mai 2003, uniquement) ou juan.ramos.garcia@unece.org]. À la session de juin du groupe, le programme de la table ronde devrait être définitivement arrêté et une décision prise en ce qui concerne les dates.

26. Une autre question à examiner avait trait à la mission du groupe informel («Draft Role and Position» – document informel n° 13) et les observations s'y rapportant, qui ont été reçues de diverses Parties avant la réunion (document informel n° 15). Le Président de la réunion informelle a accepté d'actualiser le document en vue de la réunion de juin du groupe, en particulier en ce qui concerne les observations et suggestions communiquées par les États-Unis d'Amérique dans les documents informels n° 9 et 18. Il a invité les délégations à lui transmettre par télécopie ou courrier électronique toute contribution pertinente supplémentaire.

3. EXAMEN DES RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL SUBSIDIAIRES DU WP.29

3.1 Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)

(Cinquante-deuxième session, 16-18 décembre 2002)

Document: TRANS/WP.29/GRRF/52.

27. Le WP.29 a rappelé le rapport présenté par le Président du GRRF lors de la cent vingt-huitième session (TRANS/WP.29/885, par. 38 à 45), et l'a approuvé.

3.2 Groupe de travail du bruit (GRB)

(Trente-septième session, 19 et 20 septembre 2002)

Document: TRANS/WP.29/GRB/35.

28. Le WP.29 a rappelé le compte rendu présenté oralement par le Président du GRB pendant la cent vingt-huitième session (TRANS/WP.29/885, par. 46 à 51) et approuvé le rapport de ce groupe. Le Président du GRB a informé le WP.29 des travaux en cours du groupe informel chargé d'étudier le mode opératoire d'essai pour le Règlement n° 51; une proposition devrait être présentée au GRB, pour examen à sa prochaine session, en septembre 2003.

3.3 Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)

(Quarante-neuvième session, 30 septembre-4 octobre 2002)

Document: TRANS/WP.29/GRE/49.

29. Le WP.29 a rappelé les résultats de la session, tels qu'ils avaient été présentés par le Président du GRE lors de la session précédente (TRANS/WP.29/885, par. 52 à 62), et approuvé le rapport.

30. Il a été pris note des renseignements donnés par le représentant de l'Allemagne, à savoir que son gouvernement ne serait pas en mesure d'inviter le GRE (15 au 19 septembre 2003) à tenir sa cinquante et unième session en Allemagne. Elle se tiendrait donc à Genève, comme initialement prévu.

3.4 Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG)

(Quatre-vingt-troisième session, 15-18 octobre 2002)

Document: TRANS/WP.29/GRSG/62.

31. Le WP.29 a rappelé le compte rendu des travaux fait par le Président du GRSG à la cent vingt-huitième session (TRANS/WP.29/885, par. 63 à 72), et approuvé le rapport.

3.5 Faits marquants des dernières sessions

(Rapports oraux des présidents)

3.5.1 Sécurité passive (GRSP)

(Trente-deuxième session, 10-13 décembre 2002)

32. Rendant compte des travaux de la session, la Présidente du GRSP a commencé par présenter la situation du programme de travail de l'Accord mondial de 1998. En ce qui concerne la sécurité des piétons, le groupe informel constitué pour élaborer un règlement technique mondial (rtm) s'était réuni deux fois sous la présidence de l'expert du Japon et deux autres réunions étaient prévues avant la prochaine session du GRSP, en juin 2003, lors de laquelle un rapport détaillé sur les travaux du groupe devrait être présenté. En ce qui concerne le rtm sur les ancrages inférieurs et les attaches des dispositifs de retenue pour enfants, la Présidente a fait savoir que les participants au GRSP souhaitaient achever les travaux relatifs aux dispositions ISOFIX pour les Règlements n^{os} 14, 16 et 44, avant de commencer à élaborer le rtm. Elle a indiqué que le représentant des États-Unis avait souligné l'importance du réexamen de certaines dispositions de la proposition actuelle des Règlements CEE à la lumière de l'harmonisation mondiale et présenté une mise à jour des autres activités réglementaires et législatives concernant les dispositifs de retenue pour enfants actuellement entreprises aux États-Unis d'Amérique. Elle a en outre demandé que le Comité exécutif de l'Accord de 1998 et le WP.29 donnent des instructions sur la manière de procéder à l'élaboration d'un rtm, étant donné que les Parties contractantes à l'Accord de 1958 étaient sur le point de recommander l'adoption d'amendements à des Règlements CEE existants sur la question, qui s'écarteraient à bien des égards des règlements actuellement en vigueur aux États-Unis d'Amérique et au Canada.

33. En ce qui concerne les organes de fixation des portes, la Présidente a fait savoir au WP.29 que le groupe informel s'était réuni deux fois sous la présidence des États-Unis d'Amérique et qu'il avait l'intention de se réunir au moins une fois avant la prochaine session du GRSP, où serait présenté un rapport intérimaire. En ce qui concerne le rtm sur les appuie-tête, elle a signalé que l'expert des États-Unis d'Amérique avait, à la trente et unième session du GRSP, soumis un document résumant un avis officiel visant à améliorer le règlement aux États-Unis d'Amérique et demandé que soient présentées des observations à ce sujet mais, faute de temps, l'examen de cette proposition avait été reporté. La Présidente a également signalé que l'expert des États-Unis

d'Amérique avait informé le groupe que la règle définitive sur les appuie-tête dans son pays pourrait être publiée au Registre fédéral d'ici juin 2003.

34. La Présidente a aussi indiqué que le GRSP avait eu un échange de vues sur les mannequins utilisés dans les essais de choc latéral, avec des exposés des Pays-Bas sur une étude comparative des performances respectives du mannequin EUROSID-2 (ES-2) et du mannequin WorldSID, de l'OICA sur l'évaluation de l'ES-2, et des États-Unis d'Amérique sur les nouveaux essais réalisés par la National Highway Traffic Safety Administration (Administration nationale de la sécurité routière) pour évaluer le mannequin ES-2. À l'issue de ces exposés, le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de juin 2003. S'agissant de la compatibilité des véhicules en cas de choc, la Présidente a rappelé que le Président du groupe de travail du Programme de recherche internationale harmonisée (IHRA) sur la compatibilité avait fait un exposé général sur les activités du groupe.

35. En ce qui concerne l'Accord de 1958, le GRSP a consacré la majeure partie du temps disponible à ISOFIX et a adopté, à la fin de la session, des propositions s'y rapportant. Les propositions visant à modifier les Règlements n^{os} 14 (Ancrages de ceintures de sécurité), 16 (Ceintures de sécurité), et 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) seront transmises au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2003. En outre, la Présidente a indiqué d'une part qu'on l'avait priée de demander conseil au WP.29 à propos de l'inclusion dans le texte de règlement d'une déclaration de principe sur les essais en cas d'utilisation erronée et d'autre part qu'à sa prochaine session, le WP.29 serait invité à prendre une décision sur le texte entre crochets concernant la question de la qualité de la rédaction des règlements.

36. S'agissant d'un autre point relevant de l'Accord de 1958, la Présidente a indiqué que le GRSP avait décidé de demander le consentement du WP.29 pour mettre en place un groupe informel présidé par l'expert de la Fédération de Russie afin d'examiner les amendements au Règlement n^o 29 (Cabines des véhicules utilitaires).

37. La Présidente a regretté que, faute de temps, le GRSP ait été contraint de remettre à plus tard l'examen des amendements aux Règlements n^{os} 14 (Ancrages des ceintures de sécurité), 16 (Ceintures de sécurité), 17 (Résistance des sièges), 21 (Aménagements intérieurs), 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) et 95 (Protection en cas de choc latéral) ainsi que l'examen des dispositifs d'essai avec accélération et des dispositifs de retenue pour enfants voyageant en bus et en autocar. A également été différé l'examen des amendements à plusieurs règlements proposant l'élimination de la marque d'homologation CEE de certains systèmes installés dans les véhicules.

38. La Présidente a conclu son rapport en expliquant au WP.29 que la norme SAE J826 avait été modifiée en juin 2002 et que la machine 3-D H avait été remplacée par le mannequin HPM-II. En conséquence, la machine 3-D H utilisée dans les règlements à travers le monde, notamment dans les Règlements de la CEE, pourrait ne plus être commercialisée. Le GRSP lui avait demandé de rendre compte de cette situation au WP.29 afin de clarifier avec la SAE la question de la disponibilité de cette machine. Le GRSP a estimé que cette question était grave et a décidé de reprendre son examen à sa session de juin 2003.

39. Le WP.29 a pris acte des progrès réalisés par le GRSP pendant sa trente-deuxième session. Après que le représentant du Royaume-Uni eut confirmé l'information, il a noté que la

prochaine réunion du groupe informel sur les serrures de porte et les organes de fixation des portes se tiendrait à Londres les 2 et 3 avril 2003.

40. S'agissant des propositions susmentionnées concernant l'ISOFIX adoptées par le GRSP en tant que projets d'amendement aux Règlements de la CEE n^{os} 14, 16 et 44, le représentant des États-Unis d'Amérique a signalé que les différences entre les prescriptions concernant la résistance des ancrages ISOFIX figurant dans la proposition (8 kN) et la norme correspondante en vigueur aux États-Unis d'Amérique et au Canada (15 kN), notamment, entraveraient l'élaboration d'un règlement technique mondial (rtm) correspondant. Il a demandé au WP.29 et aux Parties contractantes aux Accords de 1958 et de 1998 d'examiner minutieusement la question de savoir s'il faut des dispositions divergentes. Lors de la discussion qui a suivi, le représentant du Royaume-Uni a demandé quelles étaient les raisons d'une telle divergence. Le représentant de la CLEPA a rappelé qu'il existait une différence entre les procédures de la CEE concernant le choc frontal et les procédures correspondantes aux États-Unis d'Amérique et a estimé que les propositions concernant les ancrages ISOFIX et les dispositifs de retenue pour enfants devaient être adoptées au titre de l'Accord de 1958 pour que soit possible leur homologation de type. Au cours de l'étape suivante, il faudra poursuivre les efforts visant à éliminer les différences dans les prescriptions afin de les harmoniser. Le WP.29 a recommandé aux délégués de réfléchir à cette question et a décidé de l'aborder une nouvelle fois lorsqu'il examinera les propositions à sa session de juin. Il a été noté qu'il fallait aussi prêter attention à la déclaration sur les essais en cas d'utilisation erronée incorporée dans la proposition concernant le Règlement n^o 44.

41. Le WP.29 a accepté la demande du GRSP tendant à constituer un groupe informel chargé d'actualiser le Règlement n^o 29. S'agissant de la possibilité d'obtenir la machine 3-D H, le représentant de la SAE a confirmé que cette machine continuerait d'être commercialisée jusqu'à ce que les règlements concernés soient modifiés en vue de l'utilisation du nouveau mannequin HPM-II.

3.5.2 Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE)

(Quarante-cinquième session, 13-17 janvier 2003)

42. Le Président du GRPE a rappelé que, comme lors des précédentes sessions, la quarante-cinquième session proprement dite avait été précédée de cinq réunions informelles: la troisième réunion informelle du groupe de travail des systèmes harmonisés à l'échelle mondiale d'autodiagnostic des véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD), la quatorzième réunion informelle du groupe de travail de la procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs de poids lourds (WHDC), la troisième réunion informelle du groupe de travail des émissions hors cycle, la sixième réunion informelle du groupe de travail sur la mise au point d'un cycle d'essais mondial pour le contrôle des émissions des motocycles (WMTC) et la sixième réunion informelle du groupe de travail du programme de mesures des particules (PMP).

43. S'agissant de la mise au point des cycles d'essais harmonisés à l'échelle mondiale pour les véhicules utilitaires lourds, il a rappelé que le programme d'évaluation de l'étape II était toujours en cours de réalisation au sein du groupe de travail WHDC (présidé par M. C. Havenith, Pays-Bas) et que les tests de validation avaient été différés à cause de problèmes budgétaires. Il a rappelé la décision du GRPE de mettre l'accent sur la mise au point du cycle d'essais et de ses

tests de validation ainsi que l'intention du groupe de démarrer le programme d'essais comparatifs interlaboratoires en octobre 2003, conformément au calendrier initial. En ce qui concerne l'élaboration d'un règlement technique mondial (rtm), il a informé le WP.29 qu'une proposition de projet de rtm serait probablement présentée à la quarante-septième session du GRPE, en janvier 2004.

44. S'agissant de la liste de priorités du programme de travail de l'Accord mondial de 1998, le Président du GRPE a informé le WP.29 que les travaux du groupe informel des émissions hors cycle, présidé par M^{me} J. Armstrong (États-Unis d'Amérique), et du groupe informel WWH-OBD, présidé par M. M. Odaka (Japon), avaient bien progressé.

45. Il a également donné au WP.29 des informations sur l'état d'avancement du programme de mesure des particules mis en œuvre au sein du groupe informel PMP, présidé par M. M. Dunne (Royaume-Uni). Il a déclaré que les travaux concernant la phase II du PMP étaient toujours en cours et que le groupe comptait les achever et présenter les résultats au GRPE à sa prochaine session, en mai 2003.

46. En ce qui concerne le cycle d'essais mondial pour le contrôle des émissions de motocycles, le WP.29 a été informé des progrès réalisés par le groupe WMTC (présidé par M. C. Albus, Allemagne). Le Président du GRPE a soulevé la question – posée par le groupe – de savoir s'il est nécessaire ou non de spécifier les valeurs limites dans les projets de rtm et a proposé que le Comité exécutif de l'Accord mondial de 1998 (AC.3) formule des recommandations à cet égard.

47. En ce qui concerne la mise en œuvre du programme de travail de l'Accord de 1998 (TRANS/WP.29/861, par. 115), le Président a informé le WP.29 que le GRPE avait décidé de créer un groupe de travail (présidé par M. De Santi – Commission européenne) sur les émissions des engins mobiles non routiers (NRMM) afin d'élaborer un protocole d'essais transitoire qui servira de base à un projet de rtm. Il a rappelé que le groupe NRMM comptait organiser une réunion inaugurale le 16 mai 2003 au Centre commun de recherche de la CE à Ispra (Italie) et une deuxième réunion après la prochaine session proprement dite du GRPE, dans l'après-midi du 23 mai 2003.

48. En ce qui concerne le groupe informel des véhicules équipés de piles à hydrogène et de piles à combustible, présidé par M. C. Albus (Allemagne), le Président du GRPE a informé le WP.29 que ce groupe avait déjà bien progressé. Il a évoqué la question restée en suspens au sein du groupe concernant les dispositions relatives à la performance des réservoirs à hydrogène non métalliques. Il a également souligné qu'il était important et urgent d'introduire de manière générale dans les règlements de la CEE des dispositions dérogatoires permettant l'homologation de type des véhicules équipés de dispositifs techniques inédits. Le GRPE avait déjà commencé à travailler sur les véhicules à hydrogène, conformément à la demande formulée par M. P.O. Engelbrecht de la CE (voir par. 3 plus haut).

49. Se référant au soutien à la mise au point de véhicules respectueux de l'environnement, le Président du GRPE a informé le WP.29 qu'il avait participé à la Conférence internationale sur ces véhicules, tenue à Tokyo les 23 et 24 janvier 2003. Il a pris acte des efforts déployés par le Gouvernement japonais pour promouvoir la mise au point de nouvelles techniques applicables aux véhicules et a confirmé que le GRPE jouerait un rôle actif dans ce domaine.

50. S'agissant des travaux réalisés par le GRPE lors de sa propre session, le Président a informé le WP.29 que des rectificatifs aux Règlements n^{os} 67 (Équipement GPL) et 83 (Émissions des véhicules des catégories M1 et N1) avaient été adoptés et seraient soumis pour examen au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de juin 2003.

51. Le WP.29 a pris acte des travaux réalisés par le GRPE et ses groupes de travail informels pendant la quarante-cinquième session. Il a accepté la demande du Comité exécutif AC.3 de l'Accord de 1998 tendant à examiner la question des règlements techniques mondiaux compte tenu de la nécessité de spécifier les limites ainsi que les méthodes d'essai (pour plus de détails, voir par. 143 plus loin).

52. S'agissant des efforts du groupe informel des véhicules hybrides, présidé par M^{me} B. Lopez (France), le Président a indiqué que le GRPE avait adopté une proposition visant à intégrer au Règlement n^o 83 des dispositions régissant l'homologation de type des véhicules hybrides. Il a fait observer que le GRPE avait également adopté une proposition de déclaration, sur la base du Règlement n^o 83, qui permettrait aux Parties contractantes de certifier que les véhicules ou leurs équipements satisfont aux prescriptions d'une version périmée d'un règlement. Il a invité le WP.29 et ses organes subsidiaires à élaborer des propositions analogues pour d'autres règlements concernés. Il a confirmé que les deux propositions susmentionnées seraient soumises au WP.29 et à l'AC.1, pour examen, à leurs sessions de juin 2003.

53. En ce qui concerne la proposition de l'OICA relative à la suppression de la marque d'homologation de la CEE jugée inutile pour certains systèmes de véhicule, le Président a indiqué que le GRPE avait accepté le principe de cette proposition et avait demandé à l'OICA de soumettre des propositions concrètes pour les règlements concernés, en vue de leur examen détaillé à sa prochaine session.

54. Le Président du GRPE a également rappelé que cet organe avait adopté une proposition d'amendement au Règlement n^o 85 (Mesure de la puissance nette) ainsi qu'une proposition d'amendements au Règlement n^o 110 (Organes spéciaux pour le GNC), pour examen par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de juin 2003.

55. Abordant d'autres points de l'ordre du jour, le Président du GRPE a conclu que des travaux plus poussés étaient également nécessaires en vue de la modification des propositions relatives aux Règlements n^{os} 83 (Émissions des véhicules des catégories M1 et N1), 96 (Engins non routiers) et 103 (Catalyseurs de remplacement).

56. Le WP.29 a approuvé les principes de la proposition de déclaration applicable uniquement aux Règlements annexés à l'Accord de 1958 et est convenu de l'annexer à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Il a été indiqué que cette déclaration ne devrait être considérée que comme une information et qu'elle n'avait aucune incidence juridique. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré que l'Accord de 1998 contenait des procédures officielles permettant de tenir compte de différents niveaux de rigueur.

57. Le représentant des États-Unis d'Amérique a fait part de ses préoccupations au sujet de la sûreté des réservoirs d'hydrogène en cas de choc et de la nécessité d'inclure, dans les projets de document actuels du groupe informel de l'hydrogène, des dispositions concernant le

comportement au choc. Il a offert son expérience et sa collaboration dans le cadre des travaux futurs du GRPE sur cette question.

3.5.3 Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)

(Cinquante-troisième session, 3-7 février 2003)

58. Le nouveau Président du GRRF, M. G. Harvey (Royaume-Uni), s'est présenté au WP.29, après son élection au début de la cinquante-troisième session du GRRF; il avait en effet été décidé, lors de la cinquante-deuxième session en septembre 2002, de renvoyer cette élection à la cinquante-troisième session.

59. Passant en revue les résultats de la session, M. Harvey a commencé par les questions relatives au freinage. Il a informé le WP.29 que le GRRF avait décidé de recommander le report de l'examen de la proposition de projet d'amendement au Règlement n° 13 (TRANS/WP.29/2003/3), prévu durant la session en cours du WP.29 (point 4.2.3 de l'ordre du jour), car la norme évoquée dans les renvois émaillant le texte (ISO 11992:2003) n'avait pas encore été adoptée par l'ISO. Il a déclaré qu'une fois que cette norme serait définitivement arrêtée, le GRRF examinerait la proposition et la transmettrait de nouveau, pour examen, au WP.29 et à l'AC.1. En ce qui concerne d'autres questions relatives au freinage, M. Harvey a indiqué qu'une proposition visant à faciliter le contrôle technique périodique des systèmes de freinage des véhicules en circulation serait transmise, pour examen, au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de juin 2003. Il a également informé le WP.29 que les travaux étaient très avancés sur la question de l'allumage des feux-stop et que, même si aucun accord n'avait été obtenu au sujet de l'allumage des feux par l'actionnement de la commande du frein d'endurance et par le freinage sélectif, on pouvait espérer qu'une solution définitive serait trouvée lors de la session d'octobre 2003 du GRRF. Au sujet de la compatibilité de freinage, il a indiqué que les travaux étaient presque terminés. Dans sa dernière remarque sur les questions relatives au freinage au titre de l'Accord de 1958, il a demandé l'approbation du WP.29 pour la mise sur pied d'un groupe informel chargé de faire le bilan de l'application du Règlement n° 90 (Garnitures de frein de remplacement), en vue de procéder à toute révision dont ce bilan pourrait faire apparaître la nécessité.

60. S'agissant des questions de freinage au titre de l'Accord de 1998, le Président a indiqué que l'expert du Japon avait officiellement informé le GRRF que son pays était prêt à être le responsable technique de l'élaboration d'un règlement technique mondial (rtm) sur les freins des véhicules de transport de voyageurs mais que le Japon n'était pas en mesure de proposer un candidat à la présidence du groupe informel auquel on envisageait de confier l'élaboration de ce nouveau rtm. Il a néanmoins informé le WP.29 que, sous les auspices du Japon, les travaux préparatoires étaient en cours pour ce qui est de la définition des questions dont devrait traiter un nouveau rtm. En ce qui concerne les motocycles, il a déclaré que le pays responsable technique d'un nouveau rtm (Canada) faisait des progrès dans l'élaboration de la proposition pertinente et a fait observer qu'une proposition serait soumise, pour examen, au Comité exécutif AC.3 de l'Accord mondial de 1998 à la présente session (TRANS/WP.29/2003/18).

61. Revenant sur d'autres questions, le Président a déclaré que les travaux d'actualisation étaient en cours au sujet de la tenue et de la stabilité des véhicules (Règlement n° 111) mais qu'ils avaient beaucoup progressé s'agissant de la prise en compte des systèmes de

direction électroniques dans le Règlement n° 79. Au sujet de ce dernier point, il avait été procédé à une lecture page par page de la proposition et une décision avait été prise tendant à ce que, au stade actuel, la proposition ne traite pas des systèmes de direction autonomes pour des vitesses excédant 50 km/h. Cette décision avait suscité les préoccupations de l'expert de l'Allemagne, qui a indiqué que l'on pourrait avoir une homologation de type à l'échelle nationale pour les systèmes de direction autonomes électroniques à des vitesses excédant 50 km/h, possibilité qui, à son avis, représenterait un problème majeur dans le cadre de l'application de l'Accord de 1958. Le Président a déclaré que la vitesse de 50 km/h était un chiffre encore à l'étude et que cette question était la seule qui restait encore à examiner à la prochaine session du GRRF. Les propositions de la Fédération de Russie concernant des mesures plus objectives pour le Règlement de base seraient examinées en tant que nouvelle étape dans l'actualisation du Règlement.

62. S'agissant des activités relatives aux pneumatiques, le Président a indiqué que l'harmonisation mondiale des règlements sur les pneumatiques avait été mise de côté et ne reprendrait qu'après l'adoption de la règle FMVSS relative aux pneumatiques. Il a déclaré que les travaux se poursuivaient en ce qui concerne l'essai d'adhérence des pneumatiques, indiquant que le GRRF n'avait toujours pas décidé si les nouvelles prescriptions respectives devraient faire partie d'un règlement en vigueur ou être proposées en tant que nouveau règlement.

63. S'agissant de la mise à jour des règlements sur les pneumatiques, le Président a annoncé qu'une nouvelle proposition d'amendement au Règlement n° 30 (Pneumatiques) serait transmise en vue de la session de juin 2003 et que les travaux se poursuivraient au sujet des Règlements n°s 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires), 64 (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire), 108 (Pneumatiques rechapés) et 109 (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires). En ce qui concerne le Règlement n° 109, il a informé le WP.29 que l'industrie avait proposé d'admettre au rechapage les pneumatiques ne portant pas la marque «e» ou «E», proposition rejetée par un grand nombre de parties contractantes mais jugée acceptable par d'autres. À cet égard, le GRRF était convenu de demander au WP.29 de lui donner un avis général sur le fait d'accepter que des éléments satisfaisant à d'autres normes ou approuvés selon d'autres normes soient considérés comme ayant reçu l'homologation de type de la CEE. Achevant son tour d'horizon des questions relatives aux pneumatiques, le Président a indiqué que le GRRF avait entamé des discussions sur la résistance au roulement, comme proposé par la Fédération de Russie.

64. Par ailleurs, le Président a signalé que l'Allemagne avait introduit la notion d'élaboration d'un nouveau règlement sur les systèmes électroniques. L'Allemagne considérait que le GRRF était l'instance appropriée où un tel règlement devait être examiné. Le Président a rappelé à l'Allemagne que cette question avait été soulevée plusieurs années auparavant et qu'aucun progrès n'avait été accompli. Il a demandé à l'Allemagne d'établir une note d'information en vue de la prochaine session du GRRF, afin que les experts puissent en comprendre les motifs.

65. Le WP.29 a approuvé la demande du GRRF concernant la création d'un groupe informel chargé de l'actualisation du Règlement n° 90 et a déclaré que, pour les Règlements n°s 108 et 109, les éléments ne portant pas la marque «e» ou «E» ne sauraient être acceptés. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré que les éléments ne portant pas la marque «e» ou «E» ne devraient être acceptés que si l'on pouvait démontrer que la performance de tels pneumatiques était équivalente à celle prescrite dans les Règlements n°s 30 et 54, étant donné que des pneumatiques

pour véhicules utilitaires ne portant pas la marque «e» ou «E» existaient en Europe et que cela maximiserait la possibilité de recyclage. Le WP.29 a fait observer que le GRRF recevrait, pour examen, une proposition de l'Allemagne relative à un nouveau projet de règlement concernant la sécurité électronique automobile.

66. S'agissant de l'essai de bruit de roulement, le représentant des États-Unis d'Amérique s'est interrogé sur les raisons des différents revêtements de piste d'essai pour la sécurité et le bruit. Les représentants de la Suède et de l'ETRTO ont rappelé que le revêtement de la piste d'essai de l'ISO pour le bruit reproduisait celui des rues urbaines et qu'il était lié aux valeurs limites. Tout changement apporté au revêtement aurait des conséquences sur les valeurs limites. Pour finir, le Président du GRB a décidé d'examiner cette question lors d'une session ultérieure.

4. ACCORD DE 1958

4.1 État de l'Accord et des règlements y annexés, y compris le dernier rapport de situation

Document: TRANS/WP.29/343/Rev.11.

67. Le secrétariat a présenté la nouvelle édition du rapport de situation au 19 février 2003 (TRANS/WP.29/343/Rev.11) et fourni des renseignements supplémentaires, parvenus après cette date:

a) Les précisions communiquées par la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU montraient la nécessité de mettre le rapport de situation en conformité avec les dossiers de la Section des traités, notamment en ce qui concerne l'interprétation de l'application des règlements CEE dans certains cas de succession et d'adhésion nouvelle à l'Accord de 1958. La Section des traités a décidé de vérifier et d'actualiser ses dossiers, qui pouvaient être consultés sur le site Web de l'ONU, et une fois cette tâche achevée, le secrétariat comparerait ces renseignements au document de situation et présenterait au WP.29, vraisemblablement à sa prochaine session, un résumé des modifications sous la cote TRANS/WP.29/343/Rev.11/Amend.1. Le site Web du Bureau des affaires juridiques de l'ONU concernant le statut des traités multilatéraux pouvait être consulté en dehors de l'ONU, sur inscription uniquement, à l'adresse suivante:
<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapB/chapXIB.asp>;

b) La notification dépositaire C.N.177.2003-TREATIES-2 du 28 février 2003 confirmait que l'Allemagne appliquerait le Règlement n° 36 à compter du 28 avril 2003;

c) Les notifications dépositaires C.N.187.2003.TREATIES-2 à C.N.198.2003.TREATIES-2, toutes du 4 mars 2003, confirmaient que la Turquie, à compter du 28 avril 2003, appliquerait les Règlements n^{os} 34, 36, 40, 42, 44, 47, 60, 80, 84, 87, 93 et 94. Une copie de la note verbale par laquelle cette application avait été communiquée au Secrétaire général de l'ONU faisait aussi état des Règlements n^{os} 107, 112 et 113. Cependant, selon les dossiers de la Section des traités du Bureau des affaires juridiques, le Règlement n° 107 était déjà appliqué par la Turquie à compter du 18 juin 1998, et les Règlements n^{os} 112 et 113 étaient appliqués par ce pays à compter du 21 septembre 2001; pour ces deux règlements, ces renseignements avaient été repris correctement dans le document TRANS/WP.29/343/Rev.11, mais pour le Règlement n° 107 le document de situation devrait être corrigé (voir a) ci-dessus).

La note verbale de la Turquie avait également mentionné le Département administratif 37/A et les services techniques 37/B et 37/C, mais elle ne précisait pas si ces deux services techniques devaient être responsables conjointement de l'ensemble des 15 Règlements ou si, dans certains cas, seul l'un d'entre eux serait compétent. Le secrétariat a demandé au représentant de la Turquie de préciser ce point et de lui faire parvenir les précisions correspondantes avant la fin du mois d'avril, de manière qu'il en soit tenu compte dans le document TRANS/WP.29/343/Rev.11/Amend.1;

d) La Yougoslavie a fait savoir au Secrétaire général de l'ONU qu'à compter du 4 février 2003 son nom officiel était Serbie-et-Monténégro. Le Bureau de l'ONU était chargé de la question et le secrétariat attendait ses instructions. Le changement de nom devrait apparaître dans le document TRANS/WP.29/343/Rev.11/Amend.1;

e) La note verbale n° 1475 du 11 décembre 2002 a désigné les services techniques responsables au Bélarus d'un certain nombre de règlements CEE, sans toutefois indiquer d'adresse. En réponse à une demande du secrétariat datée du 14 janvier 2003, une note verbale n° 213/1 du 7 mars 2003 a bien été reçue, mais elle n'indiquait le nom et l'adresse complets que d'un seul des deux services techniques. Étant incomplets, les renseignements communiqués par le Bélarus n'ont pas été incorporés dans le document TRANS/WP.29/343/Rev.11. Note du secrétariat: Après la session, le secrétariat a reçu de la Mission permanente du Bélarus à Genève des précisions selon lesquelles le nom du Service technique 28/C avait changé. Les renseignements complets, reproduits ci-après, devraient être incorporés dans le document TRANS/WP.29/343/Rev.11/Amend.1.

Service technique désigné			Responsable des règlements n ^{os}
	Nom	Adresse	
28/C	RUE Minsk Automobile Plant «MAZ» Test Centre	Sotsialisticheskaya 2 220831 Minsk, Bélarus	13, 24, 28, 39, 46, 48, 49, 51, 61
28/K	OJSC «MAZ-Kupava» (Automobile Trailers and Bodies Plant MAZ-Kupava, Ltd.)	18 Mashinostroitelej Str. 220118 Minsk, Bélarus	13, 26, 36, 48, 58, 61, 73

68. Le représentant du Royaume-Uni a fait valoir qu'une notification précise de l'adhésion à un accord ou à un règlement contribuerait au traitement de l'information et à la réduction du risque d'erreurs. Il a demandé au secrétariat de fournir un exemple d'instrument d'adhésion. Cette information était disponible dans les annexes au Manuel des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU et peut être consultée en ligne: http://untreaty.un.org/ola-internet/Assistance/handbook_eng/hbframeset.htm.

4.2 EXAMEN DE PROJETS D'AMENDEMENT À DES RÉGLEMENTS EXISTANTS

4.2.1 Règlement n° 8 [Projecteurs (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 et/ou H11)]

Document: TRANS/WP.29/2003/9.

69. Le WP.29 a examiné le projet de rectificatif applicable à la version anglaise seulement de la révision 4 du Règlement et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter en le mettant aux voix.

4.2.2 Règlement n° 13 (Freinage)

Document: TRANS/WP.29/2003/2.

70. Le WP.29 a examiné le projet de rectificatif et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter en le mettant aux voix, y compris la rectification ci-dessous:

Après la fin du point 9.12.2 de l'annexe 12, appendice 3, et avant le point 5.6 suivant, insérer le texte ainsi libellé:

«Annexe 12, appendice 4,»

4.2.3 Règlement n° 13 (Freinage)

Document: TRANS/WP.29/2003/3.

71. L'examen de ce point a été reporté (voir par. 7 et 10 plus haut).

4.2.4 Règlement n° 13-H (Freinage harmonisé)

Document: TRANS/WP.29/2003/4.

72. Le WP.29 a examiné le projet de rectificatif et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter en le mettant aux voix.

4.2.5 Règlement n° 36 (Véhicules de transport en commun de grandes dimensions)

Document: TRANS/WP.29/2003/13.

73. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter en la mettant aux voix.

4.2.6 Règlement n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

Document: TRANS/WP.29/2002/76/Rev.1.

74. Le WP.29 a rappelé qu'il avait, à sa session précédente, examiné la question de l'application limitée du Règlement n° 48 par le Japon (TRANS/WP.29/885, par. 22 et 86) et a recommandé à l'AC.1 d'adopter, en le mettant aux voix, le rectificatif correspondant au Règlement.

4.2.7 Règlement n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

Document: TRANS/WP.29/2003/10.

75. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter en la mettant aux voix, avec la correction suivante dans le texte français:

Paragraphe 2.9.2, dernier alinéa, remplacer les mots «correspond» et «comporte» par «entoure».

4.2.8 Règlement n° 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires)

Document: TRANS/WP.29/2003/5.

76. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote, avec les corrections suivantes:

Paragraphe 3.1.11, remplacer «[1^{er} janvier 2004]» par «1^{er} mars 2004».

Annexe 3, exemple de schéma des inscriptions du pneumatique, aligner la version française sur la version anglaise (dimension «d»).

77. L'expert de l'ETRTO a demandé qu'il soit bien précisé que les dispositions du complément 15 au Règlement n° 54 s'appliquent uniquement aux nouvelles homologations, un jour après l'entrée en vigueur de ce complément. Il a accepté l'assurance qu'ont donnée le WP.29 et les Parties contractantes à l'Accord de 1958, à savoir qu'à l'exception des rectificatifs, tous les amendements (nouvelles séries, compléments) aux Règlements CEE s'appliquent uniquement aux nouvelles homologations, à moins qu'une disposition transitoire précise n'en dispose autrement. Il a toutefois demandé que cette déclaration générale figure dans le rapport, en particulier concernant le complément 15 au Règlement n° 54.

4.2.9 Règlement n° 64 (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)

Document: TRANS/WP.29/2003/6.

78. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote.

79. Le représentant de la Hongrie a demandé que dans le Règlement n° 64 l'unité de pression soit désormais le kilopascal (kPa) et non plus le bar. Le WP.29 a accepté mais a indiqué qu'il serait procédé à ce changement lors de la prochaine révision du Règlement.

4.2.10 Règlement n° 67 (Équipements spéciaux pour GPL)

Document: TRANS/WP.29/2001/61.

80. L'examen de ce point a été reporté (voir par. 7 et 10 plus haut).

4.2.11 Règlement n° 98 (Projecteurs équipés de sources lumineuses à décharge)

Document: TRANS/WP.29/2003/11.

81. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote.

4.2.12 Règlement n° 105 (Véhicules ADR)

Document: TRANS/WP.29/2003/14.

82. Le WP.29 a examiné le projet de rectificatif qui ne s'applique qu'à la version française du Règlement et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote. Il a été noté que le titre du document TRANS/WP.29/2003/14 était erroné, ce projet de rectificatif portant non pas sur le Règlement n° 108 mais sur le Règlement n° 105.

4.2.13 Règlement n° 107 (Véhicules de transport en commun à deux étages)

Document: TRANS/WP.29/2003/15.

83. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote.

4.2.14 Règlement n° 108 (Pneumatiques rechapés)

Document: TRANS/WP.29/2003/7.

84. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote.

4.2.15 Règlement n° 109 (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires)

Document: TRANS/WP.29/2003/8.

85. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote.

4.2.16 Règlement n° 112 (Projecteurs émettant un faisceau de croisement asymétrique)

Document: TRANS/WP.29/2003/12.

86. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote.

4.3 EXAMEN DE NOUVEAUX PROJETS DE RÈGLEMENT

4.3.1 Propositions de nouveaux projets de règlement (points dont l'examen a été reporté)

Document: Document informel n° 4 de l'annexe du présent rapport (concernant le point 4.3.3).

87. L'examen des six nouveaux projets de règlement (énumérés aux points 4.3.1 et 4.3.3 à 4.3.7 de l'ordre du jour) a été reporté (voir par. 7 et 10 plus haut). Pour les titres des projets de règlement et les cotes des documents correspondants, on se reportera aux points pertinents de l'ordre du jour de la session (TRANS/WP.29/908). Toutefois, le représentant du GTB a demandé que soit accélérée la procédure interne au sein de la Communauté européenne afin d'adopter les

nouveaux projets de règlements, particulièrement en ce qui concerne les feux de virage. Le représentant de l'OICA a informé le WP.29 que, si la procédure interne à la CE n'avait pas encore commencé, il proposerait des amendements. Si tel n'était pas le cas, il accepterait de revoir la position de l'OICA.

4.3.2 Prescriptions uniformes relatives à l'homologation: i) des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion; ii) des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion

Document: TRANS/WP.29/2000/42.

88. Le WP.29 a examiné la proposition et a recommandé à l'AC.1 de l'adopter par un vote.

4.3.3 Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement

89. Pour le projet de règlement, l'amendement à la marque d'homologation demandé par l'ETRTO dans le document informel n° 4 a été accepté par le WP.29, mais il a été décidé de l'examiner en tant que rectificatif après l'adoption du projet de règlement.

4.4 EXAMEN DE PROJETS D'AMENDEMENTS, ACTUELLEMENT EN SUSPENS, À DES RÈGLEMENTS EXISTANTS

4.4.1 Règlement n° 18 (Protection contre une utilisation non autorisée)

Documents: TRANS/WP.29/2000/18; TRANS/WP.29/2000/18/Add.1.

90. L'examen de ce point a été reporté (voir par. 7 et 10).

5. ACCORD (MONDIAL) DE 1998

5.1 État de l'Accord

Document: Document informel n° 1 (voir l'annexe au présent rapport).

91. Le WP.29 a noté qu'à compter du 1^{er} février 2003, la Suède était devenue la vingt-deuxième partie contractante à l'Accord. Il a également pris note des informations détaillées figurant dans le document informel au sujet des 15 domaines prioritaires retenus pour l'élaboration de propositions de nouveaux règlements techniques mondiaux, suite à la décision prise par le Comité exécutif de l'Accord en mars 2002 (TRANS/WP.29/841, par. 109 et annexe 4).

5.2 Mise en œuvre du programme de travail de l'Accord de 1998 par les groupes de travail subsidiaires du WP.29

Documents: TRANS/WP.29/2003/17; TRANS/WP.29/2003/18; TRANS/WP.29/2003/19; documents informels n^{os} 5, 6 et 7 (voir l'annexe au présent rapport).

92. Le WP.29 a pris note des documents soumis en vue de la septième session de l'AC.3.

6. ACCORD DE 1997 (CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES)

6.1 État de l'Accord

Documents: Documents informels n^{os} 2, 3 et 16 (voir l'annexe au présent rapport).

93. Le secrétariat a informé le WP.29 que l'Accord comptait toujours six parties contractantes et 18 signataires (document informel n^o 2).

94. En ce qui concerne les États qui n'avaient pas encore ratifié l'Accord, le Vice-Président du WP.29 a rappelé que ce dernier avait, à sa cent vingt-sixième session, invité l'Union européenne à préciser sa position à l'égard de l'Accord (TRANS/WP.29/841, par. 113 à 115). Il a souhaité la bienvenue à la session à M. John Berry, de la Direction générale énergie et transport de la Commission européenne, et a estimé que le fait d'engager le dialogue contribuerait à éliminer les obstacles qui ont pu empêcher certains États membres de l'UE d'agir.

95. M. J. Berry a estimé que l'Accord de 1997 était un instrument juridique international positif et utile. Il a déclaré qu'avant que l'UE puisse envisager d'y adhérer, les dispositions de l'article 12 devaient être précisées de sorte qu'une partie à l'Accord sur le territoire de laquelle un véhicule avait été immatriculé puisse continuer d'avoir la haute main sur les contrôles techniques périodiques. Il a également estimé qu'il fallait sans doute apporter certaines modifications à la Règle n^o 1, afin de l'aligner sur la Directive 96/96/CE de l'UE. Il s'est félicité de la proposition de projet de Règle n^o 2 et a rendu hommage au WP.29 et au Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) pour les travaux accomplis. Il a fait observer qu'après suppression des crochets dans un cas [annexe, point 1.2.1 b)] la proposition deviendrait identique à la directive de l'UE relative au contrôle technique des véhicules (96/96/CE). Il a accepté d'établir, en vue de la session de juin 2003, un document de travail proposant une solution pour l'article 12 et, éventuellement, la voie à suivre en ce qui concerne la Règle n^o 1.

96. La Présidence a pris acte des explications fournies par M. Berry et a émis l'espoir que tous les obstacles seraient bientôt levés et que l'Accord deviendrait entièrement opérationnel pour un nombre sans cesse croissant de Parties contractantes. Il a proposé que le Comité d'administration AC.4 de l'Accord procède à un examen détaillé des documents informels n^{os} 3 et 16 (voir par. 154 et 155 plus loin).

97. Le secrétariat a complété les renseignements figurant dans le document informel n^o 2. Depuis la publication de ce document, la Mission permanente de la Finlande à Genève a fait parvenir la note verbale GEN0026-8, datée du 3 mars 2003, désignant l'autorité administrative chargée de superviser les tests de contrôle et de délivrer les certificats internationaux de contrôle, en application du paragraphe 6 de la règle n^o 1. Le secrétariat a également reçu copie de la note verbale n^o 8.2/2225 du 7 mars 2003, adressé au Secrétariat de l'ONU à New York par le Ministère estonien des affaires étrangères, et portant désignation de l'autorité administrative en Estonie. On trouvera ci-après les noms et adresses des deux autorités:

<u>Finlande:</u>	Centre d'administration des automobiles (Ajoneuvohallintokeskus) P.O. Box 120 FIN – 00101 HELSINKI	Tél: (+358) 100-7800
<u>Estonie:</u>	Festi Riiklik Autoregistrikeskus Mäepealse 19 EST – 12618 TALLINN	Tél: (+372) 6201-200 Fax: (+372) 6201-201

6.2 EXAMEN DE PROJETS DE RÈGLE À ANNEXER À L'ACCORD

6.2.1 Projet de Règle n° 2 (Contrôles techniques périodiques en ce qui concerne la sécurité)

Document: TRANS/WP.29/2003/16.

98. Le WP.29 a rappelé qu'il avait, à sa cent-vingt-troisième session, examiné le processus proposé pour l'élaboration et l'adoption du projet de Règle n° 2 et, suite à cette discussion, a recommandé au Comité d'administration AC.4 de transmettre le document TRANS/WP.29/2003/16, pour examen, à ses groupes de travail subsidiaires concernés, à savoir le GRRF, le GRE, le GRSG et le GRSP (TRANS/WP.29/776, par. 94).

7. QUESTIONS DIVERSES

7.1 Application des prescriptions relatives à l'homologation de type et à la conformité de la production

Document: (TRANS/WP.29/2002/28).

99. Le secrétariat a informé le WP.29 que des renseignements avaient été reçus du Gouvernement canadien selon lesquels le Directeur de l'application des prescriptions et le Chef des essais présenteraient le système canadien d'application des prescriptions relatives à l'homologation de type et à la conformité de la production pendant la prochaine session, en juin 2003.

7.1.1 Règles et recommandations à suivre dans la préparation de normes et de règlements

Document: Document informel n° 1 de la cent vingt-huitième session (redistribué – voir l'annexe du présent rapport).

100. Le WP.29 a remercié une nouvelle fois le délégué de l'ISO pour ses propositions de règles de rédaction et de présentation destinées à améliorer la lisibilité des règlements (document informel susmentionné). Il a rappelé que le représentant du Royaume-Uni avait l'intention d'examiner cette proposition en même temps que le document TRANS/WP.29/883 et a décidé de revenir sur cette question lorsque le document serait disponible.

101. L'expert de l'OICA a proposé que les justifications des propositions, qui ne sont généralement présentées qu'aux experts des groupes de travail subsidiaires du WP.29, soient regroupées dans un dossier qui pourrait être consulté ultérieurement par les personnes intéressées. La question a été examinée et l'ajout de préambules ou de notes explicatives aux règlements a été mentionné comme une solution possible. Le représentant de l'Afrique du Sud

a appuyé les suggestions de l'OICA et a proposé, comme solution possible, le contrôle de documents en tant qu'élément d'un système de gestion de la qualité.

7.1.2 Résolution des problèmes d'interprétation

102. Le WP.29 a mentionné le rapport du WP.29/AC.2 concernant le projet de proposition de la France tendant à fournir une assistance pour résoudre les questions d'interprétation et l'engagement de mettre la dernière main à la proposition dès que possible (voir par. 14 plus haut).

103. Le représentant de la Fédération de Russie a attiré l'attention du WP.29 sur son document informel n° 8 de la cent vingt-sixième session du WP.29 et a proposé de l'examiner en même temps que la proposition française. La présidence a indiqué que la France avait en partie tenu compte de la recommandation russe et a rappelé que celle-ci avait été examinée par le WP.29 à sa dernière session (TRANS/WP.29/885, par. 113).

7.1.3 Systèmes de rappel utilisés par plusieurs Parties contractantes aux Accords

Documents: Documents informels nos 8 et 17 (voir l'annexe du présent rapport).

104. Le WP.29 a pris note du document informel n° 8 présenté par les États-Unis d'Amérique et a constaté que le système de rappel des États-Unis avait servi d'exemple pour d'autres pays. Le représentant des États-Unis a fait observer que les informations ne portaient que sur les défauts de sécurité et a indiqué qu'un document plus succinct serait disponible pour la prochaine session.

105. Le représentant du Royaume-Uni a expliqué le système par lequel les défauts de sécurité des véhicules étaient traités dans son pays (document informel n° 17). Il a dit qu'il s'agissait d'un code de pratique librement consenti, élaboré en coopération avec l'industrie et qu'un code similaire existait aussi pour les motocycles. Ce code allait dans le sens de la loi sur la sécurité des consommateurs.

7.1.4 Possibilités de création d'une base de données électronique pour l'échange de renseignements sur les homologations de type

106. Le WP.29 a noté qu'aucun nouveau document n'avait été présenté sur cette question. Il a toutefois fait observer que dans plusieurs pays qui avaient suivi l'exemple donné par l'Australie des travaux étaient en cours dans ce domaine.

7.2 Pièces de rechange

Document: TRANS/WP.29/2002/27.

107. L'expert de l'OICA a décidé de ne pas présenter le document. Le représentant du Royaume-Uni a reconnu que le sujet de préoccupation était traité de manière satisfaisante au cas par cas. Le WP.29 a décidé de retirer cette question de son ordre du jour.

7.3 Hommage à M. R. Summersell et départ à la retraite du Secrétaire du WP.29

108. Informant le WP.29 de son prochain départ à la retraite, M. R. Summersell a retracé les débuts de la participation de l'Afrique du Sud aux travaux du WP.29 et a mis en évidence les progrès qui avaient permis l'adhésion de son pays aux Accords de 1958 et de 1998. Il a souhaité la poursuite de la coopération et a présenté son successeur, M^{me} Jelena Janjic. S'exprimant au nom de tous les participants, le Président a souhaité une longue et heureuse retraite à M. Summersell et la bienvenue à son successeur.

109. Le WP.29 a également offert ses meilleurs vœux à son secrétaire des 13 dernières années, M. Jan Jerie, qui a demandé à partir en retraite anticipée à la fin du mois de mai 2003. Le Vice-Président du WP.29 a chaleureusement remercié M. Jan Jerie pour son engagement personnel tout à fait exceptionnel en faveur du Forum et pour sa contribution appréciable à la reconnaissance mondiale des travaux du WP.29. Comme cadeau de bienvenue, le WP.29 lui a offert une plaquette commémorative contenant les souhaits et les signatures des participants à la session. Le Secrétaire a remercié le WP.29, rappelé les défis que comportait le travail et adressé ses souhaits de réussite au WP.29 et à ses collègues, MM. Juan Ramos et Romain Hubert, qui auront la charge d'assurer les services de secrétariat.

8. ADOPTION DU RAPPORT

110. Le WP.29 a adopté le rapport, assorti d'une annexe, de sa cent vingt-neuvième session.

* * *

**B. SESSIONS DES COMITÉS D'ADMINISTRATION
ET DU COMITÉ EXÉCUTIF**

1. ACCORD DE 1958

VINGT-TROISIÈME SESSION du Comité d'administration (AC.1)
de l'Accord modifié

1.1 CONSTITUTION DE L'AC.1

111. Sur les 40 Parties contractantes à l'Accord, 31 étaient représentées pour constituer la vingt-troisième session de l'AC.1.

1.2 ÉLECTION DU BUREAU

112. Conformément à l'usage, l'AC.1 a invité M. B. Gauvin, Vice-Président du WP.29, à présider la session de l'AC.1.

1.3 PROJETS D'AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS EXISTANTS – VOTE
DE L'AC.1

1.3.1 Règlement n° 8 [Projecteurs (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 et/ou H11)]

113. Parties appliquant le Règlement: 33 Présentes et votantes: 28

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/9 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que Rectificatif 1 à la Révision 4 du Règlement n° 8 (anglais seulement), applicable *ab initio*.

1.3.2 Règlement n° 13 (Freinage)

114. Parties appliquant le Règlement: 36 Présentes et votantes: 29

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/2 à l'unanimité, tel que corrigé par le WP.29 (voir par. 70 plus haut), le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que Rectificatif 2 au Complément 6 à la série 09 d'amendements au Règlement n° 13, applicable *ab initio*.

1.3.3 Règlement n° 13 (Freinage)

115. Point dont l'examen est reporté (voir par. 71 plus haut).

1.3.4 Règlement n° 13-H (Prescriptions harmonisées concernant le freinage)

116. Parties appliquant le Règlement: 33 Présentes et votantes: 29

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/4 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que Rectificatif 4 au Règlement n° 13-H, applicable *ab initio*.

1.3.5 Règlement n° 36 (Véhicules de transport en commun de grande capacité)

117. Parties appliquant le Règlement: 21 Présentes et votantes: 17

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/13 à l'unanimité. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 8 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 36 (art. 12 de l'Accord).

1.3.6 Règlement n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

118. Parties appliquant le Règlement: 34 Présentes et votantes: 28

Adoption du document TRANS/WP.29/2002/76/Rev.1 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties

contractantes au Règlement aux fins d'examen en tant que Rectificatif 1 au Complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 48, applicable *ab initio*.

1.3.7 Règlement n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

119. Parties appliquant le Règlement: 34 Présentes et votantes: 28

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/10 à l'unanimité, tel que corrigé (en français seulement) par le WP.29 (voir par. 75 plus haut), le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 6 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 48 (art. 12 de l'Accord).

1.3.8 Règlement n° 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires)

120. Parties appliquant le Règlement: 36 Présentes et votantes: 29

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/5 à l'unanimité, tel que corrigé par le WP.29 (voir par. 76 plus haut), le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 15 au Règlement n° 54 (art. 12 de l'Accord).

1.3.9 Règlement n° 64 (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)

121. Parties appliquant le Règlement: 27 Présentes et votantes: 25

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/6 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 2 au Règlement n° 64 (art. 12 de l'Accord).

1.3.10 Règlement n° 67 (Équipements spéciaux pour GPL)

122. Point dont l'examen est reporté (voir par. 80 plus haut).

1.3.11 Règlement n° 98 (Projecteurs équipés de sources lumineuses à décharge)

123. Parties appliquant le Règlement: 29 Présentes et votantes: 26

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/11 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 3 au Règlement n° 98 (art. 12 de l'Accord).

1.3.12 Règlement n° 105 (Véhicules ADR)

124. Parties appliquant le Règlement: 32

Présentes et votantes: 28

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/14 (moyennant une modification du titre) à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que Rectificatif 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 105 (français seulement), applicable *ab initio*.

1.3.13 Règlement n° 107 (Véhicules de transport en commun à deux étages)

125. Parties appliquant le Règlement: 28

Présentes et votantes: 25

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/15 à l'unanimité. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 4 au Règlement n° 107 (art. 12 de l'Accord).

1.3.14 Règlement n° 108 (Pneumatiques rechapés)

126. Parties appliquant le Règlement: 31

Présentes et votantes: 27

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/7 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 1 au Règlement n° 108 (art. 12 de l'Accord).

1.3.15 Règlement n° 109 (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires)

127. Parties appliquant le Règlement: 31

Présentes et votantes: 27

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/8 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que rectificatif 1 au Complément 1 au Règlement n° 109, applicable *ab initio*.

1.3.16 Règlement n° 112 (Projecteurs émettant un faisceau de croisement asymétrique)

128. Parties appliquant le Règlement: 35

Présentes et votantes: 29

Adoption du document TRANS/WP.29/2003/12 à l'unanimité, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes au Règlement, aux fins d'examen en tant que projet de Complément 3 au Règlement n° 112 (art. 12 de l'Accord).

1.4 PROJETS D'AMENDEMENTS, ACTUELLEMENT EN SUSPENS,
À DES RÈGLEMENTS EXISTANTS

1.4.1 Règlement n° 18 (Protection contre une autorisation non autorisée)

129. L'examen de ce point a été reporté (voir par. 90 plus haut).

1.5 NOUVEAUX PROJETS DE RÈGLEMENT – VOTE DE L'AC.1

1.5.1 Prescriptions uniformes relatives à l'homologation: i) des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ce carburant dans leur système de propulsion; ii) des systèmes spéciaux d'adaptation au GNC pour véhicules automobiles leur permettant d'utiliser ces carburants dans leur système de propulsion

130. Parties présentes et votantes: 31

Partie s'abstenant: Japon

Adoption du document TRANS/WP.29/2000/42 par 30 Parties à l'Accord, le représentant de la CE votant au nom des États membres. Document à transmettre au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le secrétariat, pour communication aux Parties contractantes à l'Accord en tant que nouveau projet de règlement (art. premier de l'Accord). L'AC.1 a décidé qu'en cas d'adoption (conformément au paragraphe 2 de l'article premier de l'Accord) ce projet de règlement entrerait en vigueur (par. 4, art. premier) le jour de son adoption, c'est-à-dire six mois après la date de la notification dépositaire par laquelle il a été communiqué aux Parties contractantes à l'Accord.

1.5.2 Propositions de nouveaux projets de règlement (points 4.3.1 et 4.3.3 à 4.3.7 de l'ordre du jour)

131. L'examen de ces points a été reporté (voir par. 7 et 10 plus haut).

2. ACCORD (MONDIAL) DE 1998

SEPTIÈME SESSION du Comité exécutif (AC.3) de l'Accord

2.1 RÉUNION PUBLIQUE

132. L'AC.3 a tenu sa septième session dans la matinée du jeudi 13 mars 2003, avec une brève reprise des travaux dans l'après-midi. Les représentants de 19 Parties contractantes à l'Accord y ont participé.

2.1.1 Élection du Bureau

133. Le Président sortant de l'AC.3, M. K. Feith (États-Unis d'Amérique), a retracé l'historique et les réalisations de l'Accord et s'est dit convaincu que l'AC.3 était presque au seuil de l'élaboration du premier règlement technique mondial. Il a fait part de son souhait de poursuivre sa participation aux activités futures du Comité en tant que membre de la délégation des États-Unis d'Amérique.

134. Rappelant les délibérations ayant eu lieu lors de la précédente session au sujet de l'organisation des travaux du Comité (TRANS/WP.29/885, par. 152), l'AC.3 a, à l'unanimité, élu M. M. Fendick (Communauté européenne) Président. M. K. Wani (Japon) et M. K. Simon (États-Unis d'Amérique, absent) ont, également à l'unanimité, été élus Vice-Présidents. Le Comité a adressé ses félicitations aux membres nouvellement élus du Bureau. Dans son discours d'acceptation, le Président s'est engagé à promouvoir l'harmonisation mondiale au titre de l'Accord.

2.1.2 État d'avancement des travaux d'élaboration de propositions de futurs règlements techniques mondiaux (rtm)

Documents: TRANS/WP.29/2003/17; TRANS/WP.29/2003/18; TRANS/WP.29/2003/19 et documents informels n^{os} 1, 5, 6, 7, 18 et 19 (voir l'annexe au présent rapport).

135. Le Président a proposé à l'AC.3 de faire le point de la situation en ce qui concerne l'ensemble des 15 premières questions prioritaires inscrites au programme de travail de l'Accord de 1998 (document informel n^o 1). Il a proposé que les documents informels n^{os} 18 et 19 soient d'abord examinés par le groupe informel des STI à sa troisième session et que, seulement après, les incidences soient examinées par l'AC.3.

136. Le représentant du Canada a présenté la proposition d'élaboration d'un rtm relatif aux véhicules et concernant **l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse** (TRANS/WP.29/2003/19) ainsi qu'une proposition d'élaboration d'un rtm concernant les **systèmes de freinage des motocycles** (TRANS/WP.29/2003/18). Ayant reçu des informations du GRE et du GRRF, le Comité exécutif a constaté que les travaux étaient très avancés. Le représentant du Canada a proposé de modifier le texte du document TRANS/WP.29/2003/18 afin de prendre en compte les travaux effectués par l'IMMA et portant sur une étude comparative des trois principaux ensembles de règles (États-Unis, Japon et CEE), qui avaient servi de base de travail appréciable. L'AC.3 a décidé de modifier le texte comme suit:

«... such as ABS and CBS.

The work already carried out by the International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA) and the results of the motorcycle brakes test programme initiated by the United States and conducted by Canada will form the foundation for the proposed gtr.

Elements, which cannot be agreed...».

137. Le représentant du Canada a fait savoir à l'AC.3 qu'en ce qui concerne la proposition de rtm sur les **commandes et indicateurs** les travaux techniques avaient été achevés par le GRSG et qu'une proposition définitive serait transmise, pour adoption par cet organe, une fois que les procédures juridiques au Canada seraient menées à bien. Le représentant des États-Unis d'Amérique a annoncé que son pays avait également entrepris les procédures juridiques nécessaires à l'élaboration d'une règle.

138. L'AC.3 a noté que le Royaume-Uni s'était porté volontaire pour assurer la présidence et les fonctions de secrétariat du groupe informel des **systèmes de freinage des véhicules de transport de voyageurs**. L'AC.3 a demandé au représentant du Japon d'être le responsable

technique du rtm, mais l'intéressé a dit ne pas être en mesure d'accéder à cette demande faute de moyens au sein de son administration. Le Président a suggéré que la proposition d'élaboration du rtm soit mise au point par le groupe informel puis transmise à un éventuel responsable technique.

139. Le représentant de l'Allemagne a fait savoir à l'AC.3 que les travaux portant sur le **vitrage de sécurité** avaient déjà été engagés. Il a fait observer qu'une proposition formelle d'élaboration du rtm devait être soumise à l'AC.3.

140. En ce qui concerne le rtm sur **les catégories, masses et dimensions des véhicules**, le représentant du Japon a fait savoir à l'AC.3 que le groupe informel avait achevé ses travaux et que la proposition d'élaboration du rtm était inscrite à l'ordre du jour (TRANS/WP.29/2003/17). Comme demandé dans le document informel n° 7 soumis par les États-Unis d'Amérique, l'AC.3 a décidé que la proposition ne remplissait pas les conditions pour constituer un rtm et que l'on devrait plutôt en faire un document de référence ou une annexe à chaque rtm concerné. Examinant la question, l'AC.3 a exploré les possibilités d'intégrer la classification des véhicules à une résolution se rapportant à l'Accord mondial de 1998, voire à la Résolution d'ensemble R.E.3. Toutes les solutions de rechange avancées ont donné lieu à une divergence d'opinions. L'AC.3 a décidé que la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/2003/17 ne serait pas présentée pour adoption et est convenue de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

141. La Présidente du GRSP a informé l'AC.3 des progrès accomplis au sein des groupes informels de la **sécurité des piétons** et des **appui-tête**. Elle a également présenté le document informel n° 6 contenant la proposition d'élaboration d'un rtm sur les **serrures et organes de fixation des portes**. L'AC.3 a demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 6, avec une cote officielle, pour examen lors des sessions de juin 2003 du WP.29 et de l'AC.3.

142. En ce qui concerne les **ancrages inférieurs et attaches des dispositifs de retenue pour enfants**, la Présidente a rappelé qu'elle avait demandé des orientations lors de la présentation des faits marquants de la session du GRSP. L'AC.3 a décidé de reprendre l'examen de cette question à la session de juin 2003, sur la base des propositions adoptées par le GRSP à sa session de décembre 2002 (voir par. 32 plus haut).

143. Le Président du GRSP a fait savoir à l'AC.3 que l'élaboration de la **procédure d'homologation à l'échelle mondiale des moteurs des poids lourds (WHDC)** et du **cycle d'essais mondial pour le contrôle des émissions des motocycles (WMTC)** serait sans doute achevée lors de la session de mai 2003 du GRPE. Il a expliqué que ces cycles d'essai devraient être validés et étalonnés par des essais comparatifs interlaboratoires. Au cours de ce processus, les cycles devraient rester fixes. À cette fin, le Président a proposé, dans un premier temps, d'adopter le projet de rtm sans l'introduction de valeurs limites et, dans un second temps, d'introduire les valeurs limites. L'expert de la FEMA s'est dit favorable à la procédure en deux temps (document informel n° 5). Toutefois, cette procédure a été jugée inacceptable et non conforme à l'Accord, car un rtm devrait être axé sur les résultats. Pour surmonter la difficulté et faire en sorte que les cycles d'essai ne soient pas modifiés par des autorités autres que le WP.29 et l'AC.3, on a suggéré comme solution de rechange l'adoption de ces cycles d'essai comme document final du WP.29 ou leur inclusion en tant qu'annexes dans les différentes propositions officielles d'élaboration de rtm. L'AC.3 a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de juin 2003.

144. En ce qui concerne l'élaboration de rtm sur **les systèmes d'autodiagnostic des véhicules utilitaires lourds (WWH-OBD), les émissions hors cycle et les engins mobiles non routiers**, le Président du GRPE a fait savoir à l'AC.3 que les travaux étaient en cours au sein des différents groupes informels et devraient vraisemblablement s'achever avant 2005.

145. L'AC.3 a adopté les propositions contenues dans les documents TRANS/WP.29/2003/18 (avec les modifications indiquées au paragraphe 136) et TRANS/WP.29/2003/19, et a demandé au secrétariat de créer une nouvelle série de cotes pour les documents adoptés par l'AC.3.

146. Poussant plus loin le débat sur la nécessité pour les rtm d'être axés sur les résultats et de contenir des limites suffisamment rigoureuses, le représentant des États-Unis d'Amérique a donné des exemples d'élaboration de rtm sur le bruit de roulement des véhicules et sur les véhicules à hydrogène. Il a estimé qu'un réexamen du programme de travail de l'Accord de 1998 était nécessaire avant que de tels travaux puissent commencer.

2.1.3 Autres questions

147. Le représentant de l'Australie a annoncé que son pays avait engagé la procédure interne visant à adhérer à l'Accord de 1998 et a émis l'espoir que le processus serait achevé dans les deux années à venir.

2.2 RÉUNION À HUIS CLOS (Parties contractantes uniquement)

2.2.1 Procédures juridiques et administratives relatives à l'Accord

148. Le Comité exécutif AC.3 a noté qu'après avoir reçu la résolution adoptée lors de la dernière session et concernant l'interprétation de la division des responsabilités pour ce qui est des fonctions juridiques liées à l'Accord de 1998, le Bureau des affaires juridiques n'avait pas changé de position, continuant à soutenir que ni le Recueil ni le Registre ne faisaient partie de l'Accord. L'AC.3 a fait observer que le Secrétaire général de l'ONU, en sa qualité de plus haut fonctionnaire de l'Organisation, pourrait déléguer à la CEE les fonctions administratives liées à l'Accord.

149. Le Président a conclu que l'AC.3 devrait explorer toutes les solutions possibles, y compris la modification de l'Accord et la délégation à la CEE des fonctions administratives. L'AC.3 a demandé au représentant des États-Unis d'Amérique d'examiner la possibilité de modifier l'Accord et au secrétariat d'étudier comment les responsabilités concernant le Recueil et le Registre pourraient être formellement déléguées à la CEE. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, mais a de nouveau demandé aux délégations de toutes les Parties contractantes de réfléchir à cette situation, de bien se préparer pour la prochaine session et de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour permettre une sortie rapide de cette impasse.

2.2.2 Résolution des questions laissées en suspens

150. Un compte rendu intégral de l'examen de ce point figure aux paragraphes 148 et 149 ci-dessus.

3. ACCORD DE 1997 (CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES)

DEUXIÈME SESSION du Comité d'administration (AC.4) de l'Accord

3.1 CRÉATION DE L'AC.4

151. Six Parties contractantes à l'Accord étaient représentées pour constituer la deuxième session de l'AC.4.

3.2 ÉLECTION DU BUREAU

152. Suite aux propositions de la Roumanie, l'AC.4 a, à l'unanimité, élu M. B. Kisulenko (Fédération de Russie) Président et M. C. Doornheim (Pays-Bas) Vice-Président pour l'année 2003. Le Comité a par ailleurs eu une pensée émue pour son premier Président, M. G.J.M. Meekel, décédé le 4 février 2002.

3.3 Examen de l'interprétation à donner à l'article 12 de l'Accord, comme décidé par le WP.29 (TRANS/WP.29/609, par. 92)

Documents: Documents informels n^{os} 3 et 16 (voir l'annexe au présent rapport).

153. L'AC.4 a pris acte des précisions données par l'expert de la Commission européenne (voir par. 95 plus haut). Il a également rappelé que le WP.29, à sa cent quatorzième session, avait adopté l'interprétation à donner à l'article 12 de l'Accord (ECE/RCTE/CONF/4), à savoir que «l'autorisation spécifique serait exigée pour effectuer des contrôles techniques périodiques au nom d'une autre Partie contractante à l'Accord» (TRANS/WP.29/609, par. 92).

154. Le représentant de la Finlande a présenté à l'AC.4 le document informel n^o 3 et a fourni des précisions supplémentaires en ce qui concerne l'application de l'Accord dans son pays. Outre l'autorisation spécifique donnée par une autorité du pays dans lequel le véhicule était immatriculé, il a demandé que l'on prévoit que l'autorité du deuxième pays puisse autoriser son centre certifié d'inspection technique de contrôler un ou des véhicules immatriculés à l'étranger. Il a également appuyé la proposition de faire en sorte que les règles annexées à l'Accord soient le mieux possible alignées sur la Directive 96/CE de l'Union européenne.

155. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté le document informel n^o 16, expliquant toutes les solutions possibles en ce qui concerne l'application de l'article 12; il s'est dit toutefois disposé à accepter l'interprétation approuvée par le WP.29 (voir par. 153 ci-dessus).

156. Au cours du débat qui a suivi, le représentant de la Hongrie a déclaré que les services de contrôle technique de son pays n'accéderaient à aucune demande de contrôle de véhicules immatriculés dans d'autres pays, et ce pour des raisons purement techniques. Le représentant de l'Estonie a indiqué que les autorités de son pays seraient peu disposées à reconnaître le contrôle technique de véhicules immatriculés en Estonie, si ce contrôle avait été effectué à l'étranger. Le représentant de la Finlande a estimé que de telles difficultés pourraient être surmontées si l'on adoptait son idée consistant à exiger, pour chaque contrôle effectué à l'étranger, l'autorisation aussi bien du pays d'immatriculation que du pays d'établissement du service de contrôle technique.

157. L'AC.4 a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et a demandé au secrétariat de l'inscrire à l'ordre du jour de la session de juin 2003. Tout en indiquant qu'une proposition devrait être soumise à son examen par la Commission européenne (voir par. 95 plus haut), il a invité les Parties contractantes à soumettre également leurs propositions si celles-ci divergeaient de l'interprétation adoptée par le WP.29 et reproduite au paragraphe 153 ci-dessus.

3.4 Questions relatives à la mise en œuvre de l'Accord

Document: Document informel n° 3 (voir l'annexe au présent rapport).

158. Les représentants de la Finlande et de l'Estonie ont informé l'AC.4 que toutes les dispositions nécessaires avaient été prises dans leur pays en vue de l'application de l'Accord et que les véhicules immatriculés sur le territoire d'autres Parties contractantes à l'Accord étaient tenus de satisfaire aux prescriptions à compter du 27 janvier 2003, avec seulement une courte période de grâce.

159. L'AC.4 a pris note de cette information et a salué les progrès accomplis par les Gouvernements des deux pays. Cependant, il a parallèlement pris note d'informations en provenance d'autres Parties contractantes, selon lesquelles l'application des dispositions de l'Accord sur leurs territoires nécessitait davantage de temps. À cet égard, l'AC.4 a rappelé que l'Accord de 1997 permettait d'utiliser le certificat national de contrôle technique à la place du Certificat international spécifié à l'appendice 2 de l'Accord. Pour surmonter cette difficulté, l'AC.4 a accepté la proposition visant à prolonger jusqu'au 31 décembre 2003 le délai de grâce sur le territoire de l'ensemble des Parties contractantes à l'Accord. Les représentants de la Finlande et de l'Estonie ont accepté d'en informer leurs autorités mais ont dit ne pas être en mesure de confirmer si une telle proposition serait approuvée.

3.5 Mesures à prendre en ce qui concerne le projet de Règle n° 2

Document: TRANS/WP.29/2003/16.

160. Sur l'avis du WP.29, le Comité d'administration AC.4 a accepté de transmettre le document TRANS/WP.29/2003/16, pour examen, au GRRF, au GRE, au GRSG et au GRSP. Il a estimé que ces groupes d'experts auraient besoin d'un certain temps pour mener à bien leurs travaux mais les a priés de faire vite, en achevant éventuellement leurs tâches en deux sessions au maximum.

AnnexeLISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉS PENDANT
LA CENT VINGT-NEUVIÈME SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Secrétariat	5.1. et B.2.1.2.	A	Status of the 1998 Global Agreement
2.	Secrétariat	6.1.	A	Status of the 1997 Agreement (Inspections)
3.	Finlande	6.1., B.3.3.3., B.3.3.4.	A	Problems concerning the Agreement on Periodical Technical Inspections and proposals for their solution
4.	ETRTO	4.3.3.	A	Proposal to amend annex 2 of the proposed draft Regulation on rolling sound of tyres
5.	FEMA	5.2. et B.2.1.2.	A	Global Technical Regulations and Performance Requirements
6.	États-Unis d'Amérique	5.2. et B.2.1.2.	A	Proposal for the Development of a Global Technical regulation on Door Locks and Door Retention Components
7.	États-Unis d'Amérique	5.2. et B.2.1.2.	A	U.S. Comments and Suggestions on japan Proposal to Develop a Global Technical Regulation Concerning Uniform Provisions for Common Tasks
8.	États-Unis d'Amérique	7.1.3.	A	The Vehicle Safety Recall Process in the U.S.A.
9.	États-Unis d'Amérique	2.4.	A	United States Intelligent Transportation Systems (ITS)
10.	Japon	2.2.	A	Chair's Statement: EFV International Meeting, Tokyo, Japan, January 23-24, 2003
11.	Japon	2.2.	A	EFV International Meeting, Tokyo, 24 January 2003
12.	Président, groupe STI	2.4.	A	Provisional agenda for the 3rd session of the informal group on «ITS»
13.	Président, groupe STI	2.4.	A	Role and Position (Draft): ITS informal group

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
14.	Président, groupe STI	2.4.	A	Programme of the ITS Round Table
15.	Président, groupe STI	2.4.	A	The Comment on the Draft Document of the Role and Position of ITS Informal Group
16.	Fédération de Russie	6. et B.3.3.	A/R	Interpretation of the Article 12 of the 1997 Vienna Agreement Concerning Periodic Technical Inspections of Wheeled Vehicles
17.	Royaume-Uni	7.1.3.	A	UK Code of Practice on Vehicle Safety Defects
18.	États-Unis d'Amérique	2.4. et B.2.1.2.	A	U.S. Comments and Suggestions on (Draft) Role and Position of the ITS Informal Group on WP-29
19.	États-Unis d'Amérique	2.4. et B.2.1.2.	A	Comments of the U.S. on ITS Roundtable Program

Document informel de la cent vingt-huitième session – redistribué (pour un point de l'ordre du jour de la session en cours)

1.	ISO	7.1.1.	A/F	Propositions de règles de rédaction et de présentation destinées à améliorer la lisibilité des Règlements.
----	-----	--------	-----	--
