


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

106^e session

Genève, 5-9 mai 2014

**Rapport du Groupe de travail des dispositions générales
de sécurité sur sa 106^e session (5-9 mai 2014)**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2-4	3
III. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M ₂ et M ₃) (point 2 de l'ordre du jour)	5-14	3
A. Propositions relatives à de nouveaux amendements	5-12	3
B. Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours	13-14	6
IV. Règlement n° 34 (Prévention des risques d'incendie) (point 3 de l'ordre du jour)	15	7
V. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité) (point 4 de l'ordre du jour)	16-23	7
VI. Règlement n° 46 (Dispositifs de vision indirecte) (point 5 de l'ordre du jour)	24-27	9
VII. Règlement n° 58 (Dispositifs arrières de protection antiencastrement) (point 6 de l'ordre du jour)	28-29	9
VIII. Règlement n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) (point 7 de l'ordre du jour).....	30	10



IX.	Règlement n° 110 (Véhicules alimentés au CNG) (point 8 de l'ordre du jour).....	31–35	10
X.	Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 9 de l'ordre du jour).....	36–37	11
XI.	Règlement n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (point 10 de l'ordre du jour).....	38–39	12
XII.	Révision et extension des homologations (point 11 de l'ordre du jour).....	40	12
XIII.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 13 de l'ordre du jour).....	41	12
XIV.	Nécessité d'élaborer un nouveau Règlement sur l'équipement de contrôle du kilométrage (point 13 de l'ordre du jour).....	42–43	13
XV.	Systèmes d'appel automatique d'urgence (point 14 de l'ordre du jour).....	44–46	13
XVI.	Questions diverses (point 15 de l'ordre du jour).....	47–54	14
	A. Application des amendements aux diverses séries d'amendements	47–48	14
	B. Règlement n° 105 (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses)	49	14
	C. Définitions utilisées dans les Règlements ONU	50–51	14
	D. Règlement n° 116 (Systèmes d'alarme pour véhicule)	52	15
	E. Hommages à MM. Ramos, Sakai et Tanahashi	53–54	15
XVII.	Ordre du jour provisoire de la 107 ^e session.....	55	15
Annexes			
I.	Liste des documents informels examinés pendant la session		17
II.	Projet d'amendements au Règlement n° 107 (par. 11) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19)		20
III.	Projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 34 (par. 15) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16)		27
IV.	Groupe informel des systèmes d'appel automatique d'urgence (AECS) (par. 44).....		30
V.	Groupes informels relevant du GRSG.....		32

I. Participation

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa 106^e session du 5 mai (après-midi) au 9 mai 2014 (matin) à Genève, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et Amend.1 et 2), des experts des pays ci-après ont participé aux travaux: Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Belgique, Canada, Émirats arabes unis, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Koweït, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Qatar, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie. Un expert de la Commission européenne y a aussi pris part ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Union internationale des transports routiers (IRU). Sur invitation spéciale du Président, un expert de l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) a aussi participé à la session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/1 et Add.1;
Document informel GRSG-106-01.

2. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour sa 106^e session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/1 et Add.1).

3. Le Groupe de travail a en outre adopté l'ordre d'examen des points de l'ordre du jour proposé par le Président dans le document informel GRSG-106-01. Il a pris note des principales décisions prises par le Forum mondial (WP.29) à ses sessions de novembre 2013 et mars 2014 (rapports ECE/TRANS/WP.29/1106 et ECE/TRANS/WP.29/1108).

4. La liste des documents informels distribués lors de la session figure à l'annexe I du présent rapport. La liste des groupes de travail informels relevant du GRSG figure à l'annexe V.

III. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃) (point 2 de l'ordre du jour)

A. Propositions relatives à de nouveaux amendements

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/14; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/2;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/3; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/4;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/6;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19; Documents informels GRSG-106-09,
GRSG-106-19, GRSG-106-23, GRSG-106-25 et GRSG-106-28.

5. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSG-106-23, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/14 et contient des propositions de nouvelles prescriptions visant à prévenir les accidents en cas d'ouverture de la trappe d'accès moteur. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations.

Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle que reproduite ci-après, et a prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant que projet de complément 2 à la série 05 d'amendements et projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107.

Annexe 3, ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«7.3.1 Lorsque le compartiment moteur d'un véhicule est situé derrière l'habitacle du conducteur, celui-ci ne doit pas pouvoir mettre le moteur en marche en cas d'ouverture de la principale trappe d'accès moteur située à la face arrière du véhicule, qui permet l'accès direct à des pièces potentiellement dangereuses quand le moteur tourne (par exemple une poulie de courroie de transmission).».

6. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/2, qui vise à formuler avec plus de précision les prescriptions concernant les véhicules à plancher surbaissé. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle que reproduite ci-après, et a prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant qu'élément du projet de complément 2 à la série 05 d'amendements et du projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107 (voir par. 5 ci-dessus).

Annexe 8, paragraphe 3.1, modifier comme suit:

«3.1 Marches

La hauteur de la première marche ... des classes II, III et B. Dans le cas où une seule porte de service répond à cette condition, il ne **doit** y avoir ni obstacle ni indication qui empêcherait cette porte d'être utilisée à la fois pour l'entrée et pour la sortie.

Comme variante admise pour les véhicules des classes I et A, la hauteur de la première marche par rapport au sol ne doit pas dépasser 270 mm au droit de deux ouvertures de portes, une entrée et une issue.

Dans les véhicules à plancher surbaissé, un système de baraquage mais non de marche rétractable peut être utilisé.

Dans les autres véhicules, un système de baraquage et/ou de marche rétractable peut être utilisé.

La hauteur des marches dans...».

7. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/3, dans lequel il est proposé d'introduire l'activation automatique des feux de détresse lors de la détection d'une température excessive dans le compartiment moteur ou dans le compartiment du chauffage. L'expert de l'OICA a insisté sur la nécessité d'ajouter des dispositions transitoires et annoncé qu'une proposition concrète serait élaborée pour examen à la prochaine session. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle que reproduite ci-après, et a prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant que projet de complément 3 à la série 05 d'amendements et projet de complément 2 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107. Le Groupe de travail a souligné que le WP.29 devrait adopter ces amendements en même temps que des amendements parallèles au Règlement n° 48 qui seraient soumis par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE). L'expert de l'Allemagne s'est proposé de soumettre un document officiel pour examen par le GRE à sa session d'octobre 2014.

Annexe 3, paragraphe 7.5.1.5, modifier comme suit:

«7.5.1.5 Sur les véhicules où le moteur se trouve en arrière de l'habitacle du conducteur, celui-ci doit être équipé d'un système d'alarme qui attire l'attention du conducteur au moyen d'un signal sonore et visuel **et qui active les feux de détresse** en cas de température excessive dans le compartiment moteur et dans chacun des compartiments renfermant un dispositif de chauffage à combustion.».

Annexe 3, paragraphe 7.5.6.2, modifier comme suit:

«7.5.6.2 Lorsqu'un incendie est détecté, le système visé au paragraphe 7.5.6.1 doit attirer l'attention du conducteur au moyen d'un signal sonore et visuel dans son habitacle **et activer les feux de détresse**.».

8. L'expert de la Hongrie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/4, dans lequel il est proposé de simplifier les dispositions du paragraphe 7.6.8.2 de l'annexe 3 du Règlement. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle que reproduite ci-après, et a prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant qu'élément du projet de complément 2 à la série 05 d'amendements et du projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107 (voir par. 5 et 6 ci-dessus).

Annexe 3, paragraphes 7.6.8.2 et 7.6.8.2.1, modifier comme suit:

«7.6.8.2 Toute fenêtre de secours doit:

7.6.8.2.1 **Soit** pouvoir être manœuvrée aisément et instantanément de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule, grâce à un dispositif jugé satisfaisant. **Cette disposition inclut la possibilité d'utiliser des vitres de verre laminé ou de matière plastique, ou**».

9. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-106-19, en complément de sa proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5 tendant à clarifier les dispositions transitoires actuelles du Règlement n° 107. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5, tel que modifié ci-après, et a prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant qu'élément du projet de complément 2 à la série 05 d'amendements et du projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107 (voir par. 5, 6 et 8 ci-dessus).

Paragraphe 10.24, modifier comme suit:

«10.24 Nonobstant les paragraphes 10.22 et 10.23, **les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accepter les homologations de type délivrées au titre de la précédente série d'amendements au Règlement, qui ne sont pas visées par la série 05 d'amendements**.».

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«**10.25 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation pour les véhicules non affectés par la série 05 d'amendements**.».

10. Rappelant l'exposé qu'elle avait fait à la précédente session du GRSG (GRSG-105-32), l'experte de la Suède a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/6, dans lequel il est proposé d'adopter de nouvelles prescriptions d'essai pour les extincteurs automatiques dans le compartiment moteur et/ou le compartiment de chauffage des autobus et des autocars. Le Groupe de travail a accueilli le document avec intérêt et noté que dans l'ensemble les délégations étaient favorables aux idées qui y étaient exposées. À la suite d'une discussion portant sur le champ d'application et l'objet des nouvelles prescriptions, le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question une dernière fois à sa session suivante, en octobre 2014. À cet égard, le Président a invité tous les experts à réfléchir à l'éventuelle adoption de la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/6 en tant que prescriptions facultatives constituant un complément à la série 06 d'amendements ou en tant que prescriptions obligatoires constituant une nouvelle série d'amendements assortie des dispositions transitoires nécessaires, y compris la modification des dispositions relatives aux marques d'homologation.

11. L'expert de la Belgique a présenté le document informel GRSG-106-28, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19 et vise à modifier les prescriptions de sécurité applicables aux trolleybus afin de les actualiser en les alignant sur la norme électrique EN 50502. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel GRSG-106-09, qui contient plusieurs suggestions d'améliorations à apporter au texte proposé. Le Groupe de travail a adopté le document, tel que reproduit à l'annexe II du présent rapport, et prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant qu'élément du projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107 (voir par. 5, 6, 8 et 9 ci-dessus), sous réserve d'un examen final par le Groupe de travail à sa session d'octobre 2014.

12. L'expert de l'UE a présenté le document informel GRSG-106-25, dans lequel il est proposé d'aligner les dispositions du Règlement n° 107 relatives aux conditions de chargement du compartiment à bagages avec celles du Règlement de l'UE correspondant. Le Groupe de travail a noté que dans l'ensemble les délégations étaient favorables à cette idée et il a prié le secrétariat de faire distribuer le document GRSG-106-25 sous une cote officielle afin qu'il l'examine à sa prochaine session.

B. Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/7;
Document informel GRSG-106-18.

13. Rappelant la discussion tenue à la session précédente du GRSG concernant les dispositions relatives à l'accès aux trappes d'évacuation, l'expert de la Hongrie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/7, qui contient des propositions d'amendements actualisées. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de préoccupations et de réserves de la part des participants. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé de ne pas appuyer la proposition et de retirer la question de son ordre du jour, en attendant que l'expert de la Hongrie soumette un nouveau document.

14. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-106-18, qui vise à modifier la définition du terme «système de verrouillage nocturne» afin de préciser que les systèmes destinés à être actionnés par les passagers se trouvant à l'intérieur du véhicule ne sont pas considérés comme des systèmes de verrouillage nocturne. Le Groupe de travail a adopté la proposition et prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour

examen à leur session de novembre 2014, en tant qu'élément du projet de complément 1 à la série 06 d'amendements au Règlement n° 107 (voir par. 5, 6, 8, 9 et 11 ci-dessus).

IV. Règlement n° 34 (Prévention des risques d'incendie) (point 3 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16;
Documents informels GRSG-106-20, GRSG-106-33 et GRSG-106-39.

15. L'expert du Japon a fait un exposé (GRSG-106-33) visant à justifier les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16, tel que modifié par le document informel GRSG-106-20, qui visent à prévenir les risques d'incendie dans certaines conditions en cas de choc arrière. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a adopté le document informel GRSG-106-39, tel que reproduit à l'annexe III du présent rapport, et prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 34, sous réserve d'un examen final par le Groupe de travail à sa session d'octobre 2014.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/8; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/9;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/15;
Documents informels GRSG-106-02, GRSG-106-04, GRSG-106-05,
GRSG-106-10, GRSG-106-13, GRSG-106-16, GRSG-106-21
et GRSG-106-30.

16. L'expert de l'Allemagne, qui préside le groupe informel des vitrages en plastique (IGPG), a rendu compte des progrès réalisés par son groupe lors de ses huitième et neuvième réunions (Paris, 27-29 novembre 2013; Berlin, 25-26 mars 2014) (GRSG-106-13). Au nom de l'IGPG, il a présenté le document informel GRSG-106-16, qui vise à introduire de nouvelles dispositions relatives aux vitrages en plastique destinés aux pare-brise et aux vitres en plastique feuilleté autres que les pare-brise. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et est convenu de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. Le secrétariat a été prié de distribuer le document informel GRSG-106-16 sous une cote officielle.

17. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/8, qui propose de modifier le Règlement n° 43 afin de remédier aux difficultés que les services techniques opérant à une altitude élevée rencontrent pour remplir les conditions de pression atmosphérique requises pour l'essai de choc. L'expert de la CLEPA était plutôt favorable à un amendement, contenu dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/9, portant sur le mode opératoire de l'essai à l'eau bouillante. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/9, tel que reproduit ci-après, et prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014 en tant que projet de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 43.

Annexe 3, paragraphe 5.1, modifier comme suit:

«5.1 Mode opératoire

Chauffer jusqu'à 100 °C + 0 °C/-2 °C trois échantillons ou trois éprouvettes carrées ... pendant la durée spécifiée, en prenant soin d'éviter tout choc thermique indésirable. L'essai doit être effectué dans un four si la température de l'eau qui bout ne satisfait pas à la tolérance prescrite. Si les échantillons sont découpés dans un pare-brise, un de leurs bords doit être constitué d'une partie du bord du pare-brise.»

18. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14, dans lequel il est proposé de modifier le Règlement n° 43 afin d'éviter les lourdeurs administratives en ce qui concerne les petits vitrages qui ne sont pas situés dans le champ de vision du conducteur vers l'avant ou vers l'arrière. L'expert de la Turquie s'est inquiété du risque possible de blessures en cas de bris de vitre lors d'un choc latéral. L'expert de la France a indiqué que la traduction française devrait être corrigée. L'expert de l'Allemagne a fait part de ses préoccupations et indiqué préférer reporter l'adoption du document à la prochaine session du GRSG.

19. Le Groupe de travail est convenu de supprimer les crochets mais de conserver le texte et les figures. Il a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14 et prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que document séparé, pour examen à leur session de novembre 2014, en tant que projet de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 43, sous réserve d'un examen final par le Groupe de travail à sa session d'octobre 2014.

20. Au nom de l'IGPG, l'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/15, qui vise à introduire de nouvelles définitions des vitrages intérieurs et extérieurs et à actualiser les dispositions de l'annexe 21 relative à l'installation des vitrages de sécurité sur les véhicules. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/15 et prié le secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014 en tant qu'élément du projet de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 43 (voir par. 17 ci-dessus).

21. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRSG-106-30, qui vise à corriger une erreur dans l'annexe 6 du Règlement n° 43 tel que modifié par la série 01 d'amendements. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir un rectificatif.

22. Les experts de l'Allemagne et de la CLEPA ont retiré leurs documents informels (GRSG-106-02 et GRSG-106-05).

23. Se référant à la discussion tenue à la session de mars 2014 du WP.29 (GRSG-106-04), l'expert de la République de Corée a fait un exposé sur les résultats d'une étude nationale sur les défauts que peuvent présenter les toits vitrés (GRSG-106-21). À ce sujet, il a soumis une proposition d'amendement au Règlement technique (RTM) n° 6 sur les vitrages (GRSG-106-10). Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de commentaires et de préoccupations concernant le fait que les modifications apportées à l'essai de chute n'étaient pas opportunes. Les experts du Canada et de l'Allemagne étaient d'avis que des modifications supplémentaires devraient être apportées au RTM. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé de maintenir le document informel GRSG-106-10 inscrit à son ordre du jour et de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session. Dans l'intervalle, le Président a invité tous les experts à envoyer leurs observations à l'expert de la République de Corée (courriel: katrietf@ts2020.kr). Il a aussi invité les experts de l'Allemagne et de la République de Corée à élaborer ensemble une proposition concrète.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/5; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/21;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/10; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/17;
Documents informels GRSG-106-08 et GRSG-106-22.

24. L'expert des Pays-Bas, qui préside le groupe informel des systèmes à caméra et moniteur (CMS), a rendu compte des progrès réalisés par son groupe aux réunions qu'il a tenues à Cologne les 5 et 6 février 2014 et à Berlin les 27 et 28 mars 2014 (GRSG-106-08). Il a annoncé l'intention du CMS de soumettre, pour examen à la prochaine session du GRSG, une proposition finale visant à permettre le remplacement de tous les rétroviseurs par des systèmes à caméra et moniteur et ajouté que le Groupe de travail serait en mesure d'adopter la proposition au plus tôt en mai 2015. Il a souligné que le mandat du CMS devrait prendre fin le 31 décembre 2014 et indiqué que le groupe souhaitait que son mandat soit prorogé d'un an. Le Président du GRSG a proposé de demander l'accord du WP.29, à sa session de juin 2014, pour que le mandat soit prorogé jusqu'à la fin de l'année 2015. L'expert de l'OICA a annoncé l'organisation, pour la prochaine session du GRSG, d'une démonstration de véhicules équipés de systèmes à caméra et moniteur.

25. L'expert de l'Allemagne a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/21. Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/17, qui vise à introduire de nouvelles prescriptions de façon à ce que les rétroviseurs dotés d'un mécanisme de rabattement à commande électronique ou automatique se déploient au-delà d'une certaine vitesse. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de commentaires et décidé de reprendre l'examen des propositions à sa prochaine session en se fondant sur un document officiel actualisé qui serait soumis par l'Allemagne.

26. L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/10.

27. L'expert du Japon a présenté le document informel GRSG-106-22, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/5. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de préoccupations et d'avis divergents concernant l'interprétation des paragraphes proposés. Le Groupe de travail est convenu de former, si nécessaire, un groupe d'experts placé sous la direction du Japon et chargé d'éclaircir les questions d'interprétation des Règlements n°s 34 et 46. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en octobre 2014, en se fondant sur une proposition qui serait soumise par le groupe d'experts.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/11; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/18;
Documents informels GRSG-106-11, GRSG-106-26, GRSG-106-32
et GRSG-106-40.

28. Rappelant l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/27, l'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/18 et le document informel GRSG-106-26, qui visent à introduire des prescriptions plus strictes pour les dispositifs arrière de protection anti-encastrement dans le Règlement n° 58. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/11, dans lequel d'autres dispositions sont proposées. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel GRSG-106-32, qui compare les prescriptions proposées dans les différents documents. L'expert de la CLCCR a présenté des commentaires et des recommandations formulés par

son organisation (GRSG-106-11). L'expert de la Suède a fait part de sa préoccupation concernant les conditions d'essai pour l'homologation des dispositifs arrière de protection anti-encastrement (GRSG-106-40). Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations.

29. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en octobre 2014, en se fondant sur un document officiel révisé qui serait établi conjointement par les experts de l'Allemagne, de la Suède, de la CLCCR et de l'OICA. Le secrétariat a été prié de conserver le document informel GRSG-106-32 à l'ordre du jour.

VIII. Règlement n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) (point 7 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/29;
Document informel GRSG-106-12.

30. Rappelant la discussion tenue au sujet du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/29 à la session précédente du GRSG, l'expert de l'AEGPL a présenté le document informel GRSG-106-12, en complément de sa proposition visant à introduire dans le Règlement n° 67 de nouvelles dispositions permettant d'éviter l'écoulement de gaz de pétrole liquéfié (GPL) dans le réservoir à essence ou à gazole et vice versa. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations. L'expert de l'Allemagne a émis une réserve pour étude et jugé préférable d'organiser, si nécessaire, une réunion avec les experts intéressés afin d'étudier la question plus avant. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question lors de sa prochaine session en se fondant sur une version révisée de la proposition établie conjointement par les experts de l'Allemagne et de l'AEGPL.

IX. Règlement n° 110 (Véhicules alimentés au CNG) (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSG-106-07, GRSG-106-15, GRSG-106-24,
GRSG-106-27 et GRSG-106-29.

31. L'expert du Canada a fait un exposé sur les bouteilles haute pression pour le stockage de gaz naturel utilisé comme carburant à bord des véhicules automobiles (GRSG-106-29). Il a insisté sur la nécessité d'harmoniser, à l'échelle mondiale, les prescriptions d'essai applicables aux réservoirs à GNC et a proposé d'aligner les dispositions de l'annexe 3 du Règlement n° 110 sur celles de la norme ISO 11439:2013. Il a ajouté que le Groupe de travail devrait aussi envisager d'ajouter simplement des renvois à la norme ISO 11439 dans l'annexe 3. Le Groupe de travail a rappelé la décision du WP.29 selon laquelle un Règlement ONU ne devrait renvoyer à une norme privée que si cette norme est accessible librement (voir ECE/TRANS/WP.29/1108, par. 39). L'expert de l'OICA s'est interrogé sur l'utilité de la norme ISO si toutes ses dispositions étaient incluses dans le Règlement. Le Président a invité les experts du GNC à élaborer un document officiel pour examen à la prochaine session du GRSG. Le secrétariat a été prié de conserver le document informel GRSG-106-29 à l'ordre du jour à titre de référence.

32. Rappelant la discussion tenue à la session précédente du Groupe de travail, l'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRSG-106-07, qui vise à introduire de nouvelles propositions de dispositions relatives à l'orientation des gaz libérés par les dispositifs de surpression des réservoirs à GNC. Le Groupe de travail a pris note d'un

certain nombre de commentaires concernant l'emplacement éventuel des réservoirs dans les véhicules et s'est interrogé sur la nécessité de traiter également le cas des véhicules alimentés au GNL, voire celui des réservoirs à hydrogène. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en octobre 2014, en se fondant sur une proposition révisée qui serait soumise par l'expert des Pays-Bas.

33. L'experte de la Belgique a présenté le document informel GRSG-106-15, qui reproduit les dispositions actuelles du Règlement n° 110 relatives à la requalification périodique des bouteilles de GNC (annexe 3A) et des réservoirs à GNL (annexe 3B). Elle s'est interrogée sur les différences entre les fréquences auxquelles ces bouteilles et réservoirs doivent être contrôlés. À l'issue de la discussion, le Groupe de travail a insisté sur la nécessité de se pencher sur cette question et décidé de conserver le document informel GRSG-106-15 à l'ordre du jour.

34. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRSG-106-24, qui vise à modifier les dispositions relatives à l'installation des réservoirs à GNL afin d'éviter qu'ils touchent le sol. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de commentaires et décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session en se fondant sur une proposition actualisées qui serait soumise par les Pays-Bas.

35. L'expert de l'Allemagne a retiré le document informel GRSG-105-31 et présenté le document informel GRSG-106-27, qui vise à rendre obligatoire la protection extérieure des bouteilles à gaz plutôt que laisser le choix au fabricant. Les experts de la France et de l'OICA ont souhaité que de telles prescriptions obligatoires soient assorties de dispositions transitoires. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en octobre 2014, en se fondant sur une proposition révisée qui serait soumise par l'expert de l'Allemagne.

X. Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/13;
Document informel GRSG-106-17.

36. L'expert des Pays-Bas a proposé d'élargir le champ d'application du Règlement n° 18 aux véhicules équipés de systèmes de propulsion alimentés au GNC (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/13). Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de commentaires et décidé de reprendre l'examen de la question à une session ultérieure, dans l'attente de l'issue des délibérations relatives aux extincteurs automatiques (Règlement n° 107, voir par. 10 ci-dessus) et à l'orientation des gaz libérés par les dispositifs de suppression des réservoirs à GNC (Règlement n° 110, voir par. 32).

37. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-106-17, qui vise à actualiser le renvoi à la norme ISO 6722 dans les dispositions relatives aux câbles électriques. Il a offert d'établir un document exposant les différences entre l'ancienne et la nouvelle norme qui justifie cette proposition. Le Groupe de travail est convenu de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session en se fondant sur un document officiel, et a prié le secrétariat de fournir une copie de la norme ISO en question.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2012/30 et Corr.1;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/12;
Document informel GRSG-106-35.

38. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-106-35, qui vise à justifier la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/12, à savoir adapter au progrès technique les dispositions relatives aux écrans multifonctions. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de commentaires et décidé de soumettre la proposition au Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) pour examen à sa prochaine session. Le Groupe de travail est également convenu de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, dans l'attente de commentaires de la part du GRRF.

39. Rappelant l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/2012/30 et de son Corr.1 (toujours inscrits à l'ordre du jour du WP.29), le Président a informé le Groupe de travail de l'adoption par le GRRF des dispositions transitoires révisées. Le projet de série 01 d'amendements au Règlement n° 121 devrait être examiné par le WP.29 et l'AC.1 à leur session de juin 2014.

XII. Révision et extension des homologations (point 11 de l'ordre du jour)

40. Le Groupe de travail a pris note de la décision du WP.29 (voir ECE/TRANS/WP.29/1106, par. 12) de ne plus élaborer de dispositions spéciales pour la révision et l'extension des homologations de type, ces dispositions étant désormais couvertes par le projet de Révision de l'Accord de 1958 (ECE/TRANS/WP.29/2014/53). Le Groupe de travail a aussi noté que l'entrée en vigueur de la Révision 3 de l'Accord était prévue en mars 2016. Le Groupe de travail a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour.

XIII. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 13 de l'ordre du jour)

Document: Document informel GRSG-104-39-Rev.3.

41. Le Groupe de travail a de nouveau passé en revue la liste de tous les Règlements susceptibles d'être inclus dans l'IWVTA qui relèvent de sa responsabilité et est convenu des mesures à prendre, telles que décrites dans le document informel révisé GRSG-104-39-Rev.3. L'Ambassadeur de l'IWVTA s'est proposé de faire rapport au groupe informel. Il a annoncé l'intention de l'IWVTA d'envoyer à toutes les Parties contractantes un questionnaire concernant un examen détaillé des listes A et B dans le projet de Règlement n° 0. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

XIV. Nécessité d'élaborer un nouveau Règlement sur l'équipement de contrôle du kilométrage (point 13 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSG-106-06, GRSG-106-36 et GRSG-106-37.

42. Rappelant la discussion tenue à la session précédente du GRSG, l'expert de la Belgique a fait un exposé (GRSG-106-36) sur la nécessité d'élaborer de nouvelles dispositions relatives aux équipements de contrôle du kilométrage. Il a présenté le document informel GRSG-106-06, qui contient des projets d'amendements à inclure dans le Règlement n° 39 relatif à l'indicateur de vitesse. L'expert de la FIA a fait la démonstration de la facilité avec laquelle les équipements de contrôle du kilométrage modernes pouvaient être faussés (GRSG-106-37). Il a souligné qu'il était urgent de prendre des mesures empêchant toute modification non autorisée de ces équipements. Plusieurs experts étaient d'avis que le WP.29 devrait même élaborer des prescriptions en matière de contrôle technique périodique qui seraient incorporées dans le Règlement n° 2 annexé à l'Accord de 1997.

43. Le Groupe de travail a accueilli favorablement la proposition de la Belgique et noté que dans l'ensemble les délégations y étaient favorables. Toutefois, un certain nombre de Parties contractantes ont demandé que les amendements proposés soient complétés par des dispositions rendant obligatoire l'installation d'un équipement de contrôle du kilométrage sur les véhicules, assorties de prescriptions d'essai pour les dispositifs empêchant les modifications non autorisées et de dispositions transitoires. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en octobre 2014, en se fondant sur une nouvelle proposition qui serait élaborée par la Belgique en tenant compte des observations formulées.

XV. Systèmes d'appel automatique d'urgence (point 14 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSG-106-03 et GRSG-106-31.

44. L'expert de la Fédération de Russie, qui préside le groupe de travail informel des systèmes d'appel automatique d'urgence (AECS), a rendu compte des progrès réalisés par son groupe lors de ses trois dernières réunions. Il a insisté sur la nécessité d'harmoniser les Règlements n°s 94 et 95 et annoncé que la prochaine réunion devrait se tenir à Turin (Italie), du 2 au 4 septembre 2014. Le Groupe de travail a pris note du document informel GRSG-106-03 et adopté les propositions de mandat et de règlement intérieur de l'AECS qu'il contenait, tels que reproduits à l'annexe IV du présent rapport.

45. Le Groupe de travail a aussi pris note de l'absence d'harmonisation entre les différents réseaux de communication mobile disponibles dans les régions et du dilemme auquel devait faire face l'AECS dans l'élaboration de prescriptions d'essai pour les différents processus et protocoles de transmission de données. Le Groupe de travail a approuvé la proposition visant à définir différentes classes d'AECS et souligné qu'il fallait que les nouvelles dispositions soient axées sur les caractéristiques fonctionnelles, sans privilégier une technologie quelle qu'elle soit.

46. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, en octobre 2014, en se fondant sur une proposition concrète qui serait soumise par le groupe de travail informel des AECS. Le secrétariat a été prié de conserver le document informel GRSG-106-31 à l'ordre du jour à titre de référence.

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

A. Application des amendements aux diverses séries d'amendements

Document: Document informel WP.29-162-18.

47. Le Groupe de travail a pris note du document informel WP.29-162-18, qui expose un certain nombre de préoccupations concernant les compléments aux Règlements ONU qui sont assortis de longues périodes transitoires ainsi que les procédures administratives de soumission et d'adoption de ces amendements. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le Bureau des affaires juridiques de New York avait demandé que soit clairement indiquée, lors de l'adoption d'un complément, la série d'amendements à laquelle celui-ci devait s'appliquer, en particulier dans le cas des Règlements ayant plusieurs séries d'amendements en vigueur simultanément en raison de la longueur des périodes transitoires.

48. Le Groupe de travail a aussi pris note de la proposition de l'IWVTA d'indiquer, dans les dispositions transitoires des futurs amendements, une date précise (par exemple, le 1^{er} septembre) pour l'application des amendements concernés plutôt qu'une période exprimée en «mois après l'entrée en vigueur». Cela ne concernerait pour l'instant que les Règlements qui figurent dans le Règlement n° 0 sur l'IWVTA. Le Groupe de travail n'a relevé aucune objection et a approuvé cette démarche.

B. Règlement n° 105 (Véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/20.

49. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/20, qui vise à harmoniser les trois versions linguistiques du Règlement n° 105 et à actualiser les renvois aux normes ISO et CEI. Tout en rappelant la décision du WP.29 (voir par. 31 ci-dessus) concernant les renvois à des normes privées dans les Règlements ONU, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/20. Il a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2014, en tant que projet de complément 2 à la série 5 d'amendements au Règlement n° 105.

C. Définitions utilisées dans les Règlements ONU

Documents: Documents informels GRSG-106-14 et GRSG-106-34.

50. Le Groupe de travail a pris note du document informel GRSG-106-14, qui recense un certain nombre d'incohérences dans les définitions utilisées dans les Règlements ONU qui relèvent de sa responsabilité. Il a été convenu que, lors de l'élaboration de futurs amendements, les experts s'efforceraient d'harmoniser les définitions.

51. À la demande du GRE, le Groupe de travail a examiné une proposition visant à ajouter dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) de nouvelles catégories d'engins agricoles (T, R, et S) comme les remorques agricoles et les machines tractées (GRSG-106-34). Le Groupe de travail a pris note de plusieurs modifications à apporter au document et décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en octobre 2014. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document informel GRSG-106-34-Rev.1 sous une cote officielle.

D. Règlement n° 116 (Systèmes d'alarme pour véhicule)

Document: Document informel GRSG-106-38.

52. L'expert de la Commission européenne a présenté au Groupe de travail des informations sur des systèmes d'alarme pour véhicule innovants, tels que les alarmes silencieuses ou le déverrouillage des portières à l'aide d'un téléphone intelligent (GRSG-106-38) et s'est demandé s'il ne serait pas nécessaire d'élaborer un amendement approprié au Règlement n° 116. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session, en octobre 2014, et a prié le secrétariat de conserver le document informel GRSG-106-38 à l'ordre du jour.

E. Hommages à MM. Ramos, Sakai et Tanahashi

53. Le Groupe de travail a noté que M. Juan Ramos Garcia prenait sa retraite après plus de seize ans de service à la Section des Règlements concernant les véhicules et les innovations dans le domaine des transports, dont cinq ans en tant que secrétaire du Groupe de travail et onze en tant que secrétaire du WP.29. Le Groupe de travail l'a remercié chaleureusement pour son soutien constant et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

54. Apprenant que MM. Masahiko Sakai et Masaaki Tanahashi (Japon) ne participeraient plus aux sessions, le Groupe de travail a salué leur contribution considérable aux activités du Groupe. Il a souhaité une longue et heureuse retraite à M. Tanahashi et adressé ses vœux de réussite à M. Sakai dans ses activités futures.

XVII. Ordre du jour provisoire de la 107^e session

55. Pour sa 107^e session, qui devrait se tenir à Genève du 30 septembre (à partir de 14 h 30) au 3 octobre (jusqu'à 12 h 30) 2014, le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour suivant¹:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃):
 - a) Propositions relatives à de nouveaux amendements;
 - b) Prescriptions concernant les portes de service, les fenêtres et les issues de secours.
3. Règlement n° 34 (Réservoirs de carburant).
4. Règlement n° 39 (Indicateur de vitesse).
5. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité).
6. Règlement n° 46 (Dispositifs de vision indirecte).
7. Règlement n° 58 (Dispositifs arrière de protection anti-encastrement).
8. Règlement n° 67 (Véhicules alimentés au GPL).
9. Règlement n° 110 (Véhicules alimentés au GNC).
10. Règlement n° 116 (Systèmes d'alarme pour véhicules).

¹ Le GRSG a noté que la date limite pour la communication des documents officiels au secrétariat de la CEE avait été fixée au 4 juillet 2014, soit douze semaines avant la session.

11. Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux).
12. Règlement n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs).
13. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule.
14. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).
15. Systèmes d'appel automatique d'urgence (AECS).
16. Élection du Bureau.
17. Questions diverses.

Annexe I

Liste des documents informels examinés pendant la session

Liste des documents informels (GRSG-106-...) distribués pendant la session (anglais seulement)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
1	(Président du GRSG) Running order of the 106 th session of GRSG (5-9 May 2014)	(f)
2	(Allemagne) Proposal for an amendment to UN Regulation No. 43	(f)
3	(AECS) Terms of Reference and Rules of Procedure of the informal group of GRSG on Accident Emergency Call System (AECS)	(b)
4	(Secrétariat) Defect investigation by the Republic of Korea on panorama sunroofs	(f)
5	(CLEPA) CLEPA comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/14 - Amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(f)
6	(Belgique) Proposal for draft amendments to UN Regulation No. 39 (Speedometer)	(c)
7	(Pays-Bas) UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(c)
8	(Pays-Bas) Report from the informal group on Camera-Monitor Systems, UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(f)
9	(Fédération de Russie) Comments and proposals on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19 (UN Regulation No. 107 on M2 and M3 vehicles)	(f)
10	(République de Corée) Proposal for an amendment to UN GTR No. 6 (Safety glazing)	(d)
11	(CLCCR) Proposal for amendments to UN Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection)	(f)
12	(AEGPL) Proposals on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2013/29 - Amendments to UN Regulation No. 67/01 (LPG equipment)	(c)
13	(Allemagne) 7th Progress report of the Informal Group on Plastic Glazing (IGPG)	(f)
14	(Secrétariat) Definitions in UN Regulations	(f)
15	(Belgique) UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(d)
16	(IPGP) Draft proposal for amendments to UN Regulation No. 43 (Safety glazing)	(c)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
17	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 118 (Burning behaviour)	(c)
18	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(a)
19	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/5	(a)
20	(Japon) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16	(b)
21	(République de Corée) Defect Investigation on Panoramic Sunroof in Korea	(f)
22	(Japon) Proposal for amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(e)
23	(Allemagne) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(b)
24	(Pays-Bas) UN Regulation No. 110 (CNG/LNG vehicles)	(c)
25	(CE) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (M2 and M3 vehicles)	(c)
26	(Allemagne) Proposal for amendments to UN Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection)	(c)
27	(Allemagne) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110	(e)
28-Rev.1	(Secrétariat) Updated Proposal for a Supplement to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 107 (Trolleybuses)	(a)
29	(Canada) ECE R110 Annex & ISO 11439 - High pressure cylinders for the on-board storage of natural gas as a fuel for automotive vehicles	(f)
30	(CLEPA) Proposal for a Corrigendum to UN Regulation No. 43, 01 series of amendments	(f)
31	(AECS) Proposal for an amendment to UN Regulation No. 43	(d)
32	(Allemagne) UN R58 - RUPD requirements: Comparison of proposed requirements of ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/11 and ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/18	(d)
33	(Japon) Proposal for amendment of UN Regulation No. 34	(f)
34-Rev.1	(Secrétariat) Revised Proposal for amendments ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2 - Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E. 3)	(c)
35	(OICA) Controls, tell-tale and indicator (UN R121.00) - Focus on common space regarding the current Regulation	(f)
36	(Belgique) Proposal for amendments to UN Regulation No. 39 (Speedometer)	(f)
37	(FIA) Protection against mileage fraud	(f)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
38	(CE) UN Regulation No. 116 and innovative vehicle alarm systems / anti-theft systems	(d)
39	(Secrétariat) Proposal for the 03 series of amendments to Regulation No. 34 (Prevention of fire risks) as adopted by GRSG at its 106th session	(b)
40	(Suède) Concerns regarding the proposal for amendments to UN Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection)	(f)

Liste des documents informels initialement distribués lors de sessions précédentes du GRSG (anglais seulement)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
GRSG-104-39-Rev.3	(Ambassadeur de l'IWVTA) Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting	(e)

Notes:

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

Annexe II

Projet d'amendements au Règlement n° 107 (par. 11) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/19)

Annexe 12,

Paragraphes 1.1 à 1.2.2, modifier comme suit:

«1.1 “Tension de la ligne” s’entend de la tension fournie au **trolleybus** par le système d’alimentation électrique extérieur.

Les trolleybus doivent être conçus pour fonctionner avec une des tensions nominales de la ligne suivantes:

- a) 600 V (plage de fonctionnement allant de 400 à 720 V, **et 800 V en courant continu pendant 5 min**); ou
- b) 750 V (plage de fonctionnement allant de 500 à 900 V, **1 000 V en courant continu pendant 5 min**); et
- c) **Résister à des surtensions de 1 270 V pendant 20 ms.**

1.2 Les circuits électriques des trolleybus sont classés **en fonction de leur tension nominale dans les classes suivantes:**

1.2.1 “Classe de tension A” s’entend d’une:

tension nominale ≤ 30 V courant alternatif;
tension nominale ≤ 60 V courant continu.

1.2.2 “Classe de tension B” s’entend d’une:

tension nominale > 30 V et $\leq 1\ 000$ V courant alternatif;
tension nominale > 60 V et $\leq 1\ 500$ V courant continu.».

Paragraphe 1.2.3, supprimer.

Paragraphes 1.3 à 2.6, modifier comme suit:

«1.3 Conditions climatiques nominales

1.3.1 Les trolleybus doivent être conçus pour fonctionner de manière fiable dans les conditions ambiantes suivantes:

1.3.1.1 Température comprise entre **-25 °C** et **+40 °C**;

1.3.1.2 Taux d’humidité relative: allant jusqu’à 98 % à une température égale ou inférieure à 25 °C;

1.3.1.3 Pression atmosphérique comprise entre **86,6** et **106,6** kPa;

1.3.1.4 Altitude allant du niveau de la mer à **1 400** m maximum au-dessus du niveau de la mer.

1.3.2 **Les conditions ambiantes spéciales dépassant les conditions climatiques nominales spécifiées paragraphe 1.3.1 ci-dessus doivent être indiquées dans le dossier d’homologation de type (annexe 1, partie 1, appendices 1 à 3) et la fiche de communication (annexe 1, partie 2, appendices 1 à 3).**

- 1.4 “*Matériau autoextinguible*” s’entend d’un matériau dont la combustion s’arrête lorsque la source d’inflammation est éloignée.
- 1.5 “*Isolation*”: il existe différents types d’isolation:
- 1.5.1 **Isolation fonctionnelle: elle assure la fonctionnalité de l’équipement;**
- 1.5.2 **Isolation de base: elle protège les personnes contre les risques propres à l’électricité dans les systèmes protégés par une liaison équipotentielle;**
- 1.5.3 **Isolation supplémentaire: elle protège les personnes contre les risques propres à l’électricité dans les systèmes non protégés par une liaison équipotentielle;**
- 1.5.4 **Double isolation: elle est une combinaison des isolations de base et supplémentaire, chacune se prêtant individuellement aux essais à l’aide d’une couche intermédiaire métallisée.**
- 1.6 “*Tension nominale d’isolement*”
- 1.6.1 **S’agissant de circuits connectés à la tension de la ligne, la tension nominale d’isolement (U_{Nm}) est pour chaque partie de la double isolation la tension maximale de la ligne conformément au paragraphe 1.1 ci-dessus; et**
- 1.6.2 **En ce qui concerne les circuits isolés de la tension de la ligne (U_{Nm}) est la tension permanente maximale dans le circuit.**
2. Captage du courant
- 2.1 Le courant électrique des fils de contact est transmis par un ou plusieurs dispositifs **de connexion**, comprenant normalement deux **capteurs** de courant. (Un **capteur de courant** unique ou un pantographe peut être utilisé pour les applications guidées.) Un **capteur de courant** se compose d’un dispositif de montage sur le toit (embase), d’une perche **de trolley**, d’un **archet** et d’un frotteur remplaçable. Les **capteurs** de courant sont fixés de manière à pouvoir tourner dans les plans à la fois horizontal et vertical.
- Un capteur de courant doit pouvoir effectuer, au minimum, une rotation de $\pm 55^\circ$ autour de l’axe vertical et de $\pm 20^\circ$ autour de l’axe horizontal de sa fixation au trolleybus.**
- 2.2 Les perches **de trolley** doivent être faites **soit d’un matériau assurant l’isolement** soit d’un métal recouvert d’un matériau isolant **faisant office d’isolation fonctionnelle destinée à éviter les courts-circuits entre les lignes aériennes au cas où elles se détacheraient (déraillement) et elles doivent résister** aux chocs mécaniques.
- 2.3 Les capteurs de courant doivent être conçus pour assurer un contact permanent avec les fils de contact lorsque ces fils sont situés à une hauteur variant de 4 à 6 m au-dessus du sol pour que l’axe longitudinal du trolleybus puisse s’écarter de 4 m de part et d’autre de l’axe médian des fils de contact.
- 2.4 **Chaque perche de trolley doit être munie d’un dispositif lui permettant de se rétracter automatiquement au cas où le capteur de courant se détacherait accidentellement du fil de contact (déraillement).**
- 2.5 **En cas de déraillement, il faut éviter tout contact entre la perche rétractée et quelque partie du toit que ce soit.**

- 2.6 La tête **du capteur de courant**, lorsqu'elle n'est plus dans sa position normale sur la perche **de trolley**, doit rester reliée à **cette perche**.».

Paragraphe 2.7, supprimer.

Le paragraphe 2.8 (ancien) devient le paragraphe 2.7 et il est modifié comme suit:

- «**2.7** Le **capteur** de courant peut être équipé d'un système de commande à distance depuis la cabine du conducteur, au moins pour l'abaisser.».

Le paragraphe 2.9 (ancien) devient le paragraphe 2.8.

Paragraphe 3.5, modifier comme suit:

- «**3.5** Tous les circuits électriques et branches de circuit **de la classe de tension B** doivent être à deux conducteurs. The trolleybus body **La caisse du trolleybus peut faire office de conducteur pour protéger par liaison équipotentielle les circuits, doublement isolés de la ligne de tension, de la classe de tension B. Elle peut aussi être utilisée pour la mise à la masse des circuits de la classe de tension A.**».

Paragraphe 3.7, modifier comme suit:

- «**3.7** Les organes électriques **connectés à la tension de la ligne doivent, outre leur isolation de base, être munis d'une isolation supplémentaire par rapport à la caisse du trolleybus, à l'alimentation électrique de bord et à l'interface de signaux.**

Pour la protection de parties conductrices du courant et des couches intermédiaires métallisées situées à l'intérieur du compartiment voyageurs ou du compartiment à bagages, il doit être satisfait au degré de protection IPXXD (conformément à la norme ISO 20653:2013).

Pour la protection des parties conductrices du courant et des couches intermédiaires métallisées situées ailleurs qu'à l'intérieur du compartiment voyageurs ou du compartiment à bagages mais pas sur le toit, il doit être satisfait au degré de protection IPXXB (selon la norme ISO 20653:2013).

Pour la protection des parties conductrices du courant et des couches intermédiaires métallisées situées sur le toit avec protection de distance, il ne doit être satisfait à aucun degré de protection.».

Ajouter de nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

- «**3.7.1** **Pour les isolations extérieures, par exemple sur le toit et au niveau du moteur de traction, où la conductivité est occasionnelle et le nettoyage régulier, la ligne de fuite doit être d'au moins 10 mm.**

Elles doivent être montées avec un abri contre les intempéries ou conçues comme des isolateurs de type parapluie ou avec bande à larmier ou selon une autre méthode ayant des effets équivalents. Il est recommandé d'utiliser du silicium comme matériau de base ou de protection. Dans ce cas la distance d'isolement doit être d'au moins 20 mm.

Avec d'autres matériaux, conceptions ou types de montage, ou dans des conditions de fonctionnement extrêmes, il faut choisir une distance d'isolement supérieure. La description du schéma de montage fait partie des éléments pris en compte pour l'homologation (voir point 6.2.11 de l'annexe 1, partie 1, appendices 1, 2 et 3).

- 3.7.2 L'équipement fonctionnant à des tensions de la classe B doit porter le symbole de l'éclair, en forme de flèche noire sur fond jaune dans un triangle bordé de noir.



Ce symbole doit aussi être visible sur les enceintes et barrières qui, une fois retirées, exposent les parties conductrices de courant des circuits de la classe de tension B. L'accessibilité et l'amovibilité de ces barrières/enceintes doivent être prises en considération lorsqu'il s'agit d'évaluer la nécessité d'apposer ce symbole.».

Paragraphes 3.8 à 3.10.1, modifier comme suit:

- «3.8 À l'exception des **capteurs de courant, des limiteurs de surtension et des résistances de traction**, les **parties conductrices du courant** des organes électriques doivent être protégées contre l'humidité et la poussière.
- 3.9 **Il y a lieu de prévoir un moyen de soumettre périodiquement à des essais de résistance chaque isolation de base et supplémentaire des organes électriques ayant une double isolation.** Sur un véhicule neuf et à l'état sec, la résistance d'isolement des circuits électriques à **une tension d'essai de 1 000 V courant continu** ne doit pas être inférieure aux valeurs suivantes:
- | | | |
|-------|--|---------------|
| 3.9.1 | Pour chaque isolation de base: | 10 MΩ; |
| 3.9.2 | Pour chaque isolation supplémentaire: | 10 MΩ; |
| 3.9.3 | Pour la double isolation dans son ensemble: | 10 MΩ. |
- 3.10 Câblage et appareils
- 3.10.1 **Du fil souple** doit être utilisé pour **tous** les circuits. **La tension nominale d'isolement des fils par rapport à la terre doit être au moins égale à la tension nominale d'isolement conforme au paragraphe 1.6.**».

Paragraphes 3.10.4 et 3.10.5, modifier comme suit:

- «3.10.4 Les câbles portés à des tensions de différentes classes doivent être posés séparément.
- 3.10.5 Les fourreaux à câbles doivent être en matériaux ininflammables **ou autoextinguibles**. **Les fourreaux situés à l'intérieur du compartiment voyageurs de la classe de tension B doivent être fermés et faits de métal. Ces fourreaux métalliques doivent être reliés au châssis du véhicule.**».

Paragraphe 3.10.12, modifier comme suit:

- «3.10.12 **Toutes les isolations des équipements à tension de classe B présents à bord du trolleybus doivent subir des essais au moyen d'une source de courant électrique alternatif à une fréquence d'essai de 50-60 Hz pendant 1 min.**

La tension d'essai (U_{test}) appliquée au câblage et aux composants du trolleybus doit être:

$$\text{Isolation de base: } U_{\text{test}} = 2 \times U_{\text{Nm}} + 1\,500 \text{ V}$$

$$\text{Isolation supplémentaire: } U_{\text{test}} = 1,6 \times U_{\text{Nm}} + 500 \text{ V}$$

Pour les circuits doublement isolés de la tension de la ligne aérienne, la tension d'essai (U_{test}) doit être égale ou supérieure à 1 500 V, ou:

$$\text{Isolation de base: } U_{\text{test}} = 2 \times U_{\text{Nm}} + 1\,000 \text{ V}$$

La tension d'essai équivalente en courant continu est égale à la tension d'essai en courant alternatif multipliée par $\sqrt{2}$.

L'isolation renforcée n'est pas autorisée dans les trolleybus pour les circuits directement connectés à la ligne aérienne.».

Paragraphes 3.10.12.1 et 3.10.12.2, supprimer.

Paragraphes 3.11 à 3.11.2, supprimer.

Paragraphes 4.1 à 4.3, modifier comme suit:

- «4.1 **Dans un trolleybus, chaque circuit mis sous tension par la ligne aérienne doit être doublement isolé de la caisse du véhicule.**
- 4.2 **L'influence des courants de charge dynamiques engendrés par le couplage capacitif entre des équipements de la classe de tension B et le châssis électrique doit être réduite par l'impédance de protection des matériaux isolants utilisés dans la zone d'accès. Les colonnes et les barres de maintien situées à proximité des portes, les rampes d'aide à la mobilité et les premières marches doivent être faites d'un matériau isolant ou revêtues d'un matériau isolant résistant aux effets mécaniques, ou être isolées de la caisse du trolleybus.**
- 4.3 Un dispositif permettant de surveiller en permanence le courant ou la tension de fuite entre la caisse du trolleybus et la chaussée **doit** être installé à bord du trolleybus. Le dispositif doit **automatiquement** déconnecter les circuits haute tension du système de contact (**lorsque le trolleybus est à l'arrêt**) si le courant de fuite est supérieur à 3 mA ou si la tension de fuite dépasse 60 V en courant continu (conformément à la norme EN 50122-1 ou IEC 62128-1).».

Paragraphes 4.4 à 4.7, supprimer.

Annexe 1, partie 1, appendices 1, 2 et 3, ajouter de nouveaux points, libellés comme suit:

- «6. **Dispositions spéciales pour les trolleybus**
- 6.1 **Conditions ambiantes spéciales pour un fonctionnement fiable:**
- 6.1.1 **température.....**
- 6.1.2 **niveau d'humidité extérieure.....**
- 6.1.3 **pression atmosphérique**
- 6.1.4 **altitude.....**
- 6.2 **Véhicule:**
- 6.2.1 **dimensions avec des perches verrouillées**
- 6.2.3 **alimentation**
- 6.2.4 **tension nominale de la ligne aérienne (V).....**
- 6.2.5 **courant nominal de ligne du véhicule A, y compris les lecteurs auxiliaires, système de chauffage, de ventilation et de climatisation**
- 6.2.6 **résultats**

6.2.7	vitesse maximale (km/h: service normal/service autonome)
6.2.8	inclinaison maximale (%: service normal/service autonome)
6.2.9	description des principaux circuits électriques
6.2.10	diagrammes des circuits.....
6.2.11	mesures de protection
6.2.12	surveillance de l'isolation (le cas échéant)
6.2.13	marque de fabrique et type de dispositif de surveillance
6.2.14	principe de la surveillance, description
6.2.15	description des niveaux d'isolation des composants.....
6.3	Moteur électrique:
6.3.1	marque de fabrique et type de moteur électrique.....
6.3.2	type (enroulement, excitation).....
6.3.3	courant horaire maximal/continu (kW)
6.3.4	tension nominale (V)
6.3.5	courant nominal (A)
6.3.6	fréquence nominale (Hz).....
6.3.7	emplacement dans le véhicule.....
6.4	Électronique de puissance:
6.4.1	marque de fabrique et type d'onduleur de traction
6.4.2	courant continu maximal
6.4.3	système de refroidissement
6.4.4	marque de fabrique et type de chargeur de batterie-24 V
6.4.5	courant continu maximal
6.4.6	système de refroidissement
6.4.7	marque et type d'alimentation en courant alternatif triphasé
6.4.8	courant continu maximal
6.4.9	système de refroidissement
6.5	Alimentation électrique pour service autonome:
6.5.1	système de stockage
6.5.2	batterie/supercondensateurs.....
6.5.3	marque de fabrique et type de système de stockage
6.5.4	poids (kg).....
6.5.5	capacité (Ah)
6.5.6	emplacement dans le véhicule.....
6.5.7	marque de fabrique et type d'unité de contrôle.....
6.5.8	marque de fabrique et type de chargeur

- 6.5.9 tension nominale (V)/tension minimale (V), tension en fin de charge (V)
- 6.5.10 courant nominal (A)/courant max. de décharge (A), courant max. de charge (A).....
- 6.5.11 diagramme d’opération, contrôle et sécurité
- 6.5.12 caractéristiques des périodes de charge.....
- 6.5.13 unité de moteur-générateur
- 6.5.14 courant horaire/continu (kW)
- 6.5.15 marque de fabrique et type d’unité ou de moteur et de générateur
- 6.5.16 carburant et système d’alimentation en carburant
- 6.5.17 emplacement dans le véhicule.....
- 6.6 Capteur de courant:
- 6.6.1 marque de fabrique et type de capteur de courant
- 6.6.2 fonctionnement du capteur de courant.....».

Annexe 1, partie 2

Appendice 1, ajouter de nouveaux points, libellés comme suit:

- «1.13 Trolleybus
- 1.13.1 Conditions environnementales spéciales pour un fonctionnement fiable:
- 1.13.1.1 température.....
- 1.13.1.2 niveau d’humidité extérieure.....
- 1.13.1.3 pression atmosphérique
- 1.13.1.4 altitude.....».

Appendice 2, ajouter de nouveaux points, libellés comme suit:

- «1.9 Trolleybus
- 1.9.1 Conditions ambiantes spéciales pour un fonctionnement fiable:
- 1.9.1.1 température.....
- 1.9.1.2 niveau d’humidité extérieure.....
- 1.9.1.3 pression atmosphérique
- 1.9.1.4 altitude.....».

Appendice 3, ajouter de nouveaux points, libellés comme suit:

- «1.5 Trolleybus
- 1.5.1 Conditions ambiantes spéciales pour un fonctionnement fiable:
- 1.5.1.1 température.....
- 1.5.1.2 niveau d’humidité extérieure.....
- 1.5.1.3 pression atmosphérique
- 1.5.1.4 altitude.....».

Annexe III

Projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 34 (par. 15) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2014/16)

Paragraphe 1.2, modifier comme suit:

«**1.2** PART II-1: À la demande du constructeur, à l'homologation des véhicules des catégories **M, N et O équipés d'un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide qui ont été homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie en cas de choc frontal et/ou latéral ainsi qu'à l'homologation des véhicules des catégories M₁ et N₁, qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 2,8 tonnes, et de catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O, équipés d'un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide, qui ont été homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie en cas de choc arrière.**

PARTIE II-2: À l'homologation des véhicules de catégories M₁ et N₁, qui ont une masse maximale autorisée ne dépassant pas 2,8 tonnes et qui sont équipés d'un ou de plusieurs réservoir(s) à carburant liquide et homologués conformément à la partie I ou IV du présent Règlement en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie en cas de choc arrière.».

Paragraphe 3.1.4.2, modifier comme suit:

«**3.1.4.2** du numéro du présent Règlement, suivi de "RI" si le véhicule est homologué en application de la partie I du Règlement ou de "RII-1" si le véhicule est homologué en application des parties I ou IV et de la partie II-1 du Règlement, **ou de "RII-2" si le véhicule est homologué en application des parties I ou IV et de la partie II-2 du Règlement**, d'un tiret et du numéro d'homologation placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 3.1.4.1.».

Ajouter une nouvelle partie, libellée comme suit:

«PARTIE II-2 – HOMOLOGATION D'UN VÉHICULE EN CE QUI CONCERNE LA PRÉVENTION DES RISQUES D'INCENDIE EN CAS DE CHOC ARRIÈRE

9.6 Définitions et prescriptions relatives aux essais

9.6.1 Les paragraphes 7 à 8.2.2 de la partie II-1 s'appliquent.

9.6.2 Les essais doivent être effectués sur le véhicule conformément aux procédures décrites à l'annexe 4 du présent Règlement.

9.6.3 Après l'essai de choc, les prescriptions d'efficacité visées aux paragraphes 9.1 à 9.4 de la partie II-1 doivent être satisfaites.».

Ajouter de nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

«**17.7** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser de délivrer ou d'accepter une homologation de type accordée en vertu du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.

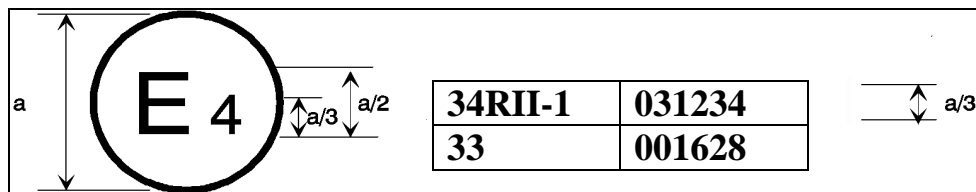
- 17.8 **Passé un délai de [XX] mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pour ce qui est de la partie II.1 ou de la partie II-2 ne délivreront des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions de la partie II.1 ou de la partie II-2 du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements.**
- 17.9 **Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions pour les homologations de types existants qui ont été délivrées conformément à la précédente série d'amendements au présent Règlement.**
- 17.10 **Même après l'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, les homologations de type, autres que pour la partie II.1 ou la partie II-2, qui ont été accordées en vertu des précédentes séries d'amendements au présent Règlement et qui ne sont pas concernées par la série 03 d'amendements demeurent valables et continuent d'être acceptées par les Parties contractantes appliquant le présent Règlement.**
- 17.11 **Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en application après la date d'entrée en vigueur des séries d'amendements les plus récentes ne sont pas tenues d'accepter les homologations qui ont été accordées conformément à l'une ou l'autre des séries précédentes d'amendements au présent Règlement et sont uniquement tenues d'accepter les homologations de type délivrées conformément à la série 03 d'amendements.».**

Dans l'ensemble de l'annexe 2, remplacer le nombre «02» par «03».

Annexe 2, modèle B, modifier comme suit:

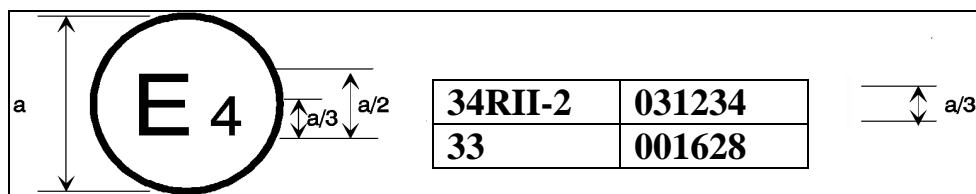
«**Modèle B**

(Voir le paragraphe 3.1.5 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4) en vertu des Règlements n^{os} 34, parties I ou IV et II-1, et 33*/. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été délivrées, le Règlement n^o 34 incluait la série 03 d'amendements et le Règlement n^o 33 se trouvait toujours sous sa forme d'origine.



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de véhicule concerné a été homologué aux Pays-Bas (E4) en vertu des Règlements n^{os} 34, parties I ou IV et II-2, et 33*/. Les numéros d'homologation indiquent que, à la date où les homologations correspondantes ont été délivrées, le Règlement n^o 34 incluait la série 03 d'amendements et le Règlement n^o 33 se trouvait toujours sous sa forme d'origine.».

Annexe 4

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Lieu d'essai

L'emplacement où l'essai est effectué doit avoir une surface suffisante pour recevoir le système de propulsion de l'élément de frappe, et permettre le déplacement du véhicule heurté et l'installation de l'équipement nécessaire à l'essai. L'endroit où se produiront la collision et le déplacement du véhicule heurté doit être horizontal, plat **et sans inégalités, et représentatif d'une chaussée normale, sèche et régulière.**».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 La surface d'impact doit être plane, avoir une largeur d'au moins 2 500 mm, une hauteur de 800 mm, et ses arêtes doivent présenter un arrondi compris entre 40 et 50 mm de rayon. Elle doit être recouverte de contre-plaqué **en bon état de 20 +/- 2 mm d'épaisseur.**».

Paragraphe 2.4.2, modifier comme suit:

«2.4.2 La vitesse d'impact doit être comprise entre **48 et 52 km/h.**».

Annexe IV

Groupe informel des systèmes d'appel automatique d'urgence (AECS) (par. 44)

A. Mandat

1. Le groupe informel a été créé par le WP.29 à sa 160^e session (ECE/TRANS/WP.29/1104, par. 76).
2. Le groupe informel est chargé de préparer un projet de proposition de nouveau Règlement de l'ONU sur les systèmes d'appel automatique d'urgence (AECS) à annexer à l'Accord de 1958, en vue d'établir des prescriptions techniques uniformes applicables à ces systèmes dans le but de réduire le nombre de personnes tuées et blessées dans les accidents de la route.
3. Le groupe informel fondera ses discussions sur la proposition faite par la Fédération de Russie dans le document ECE/TRANS/WP.29/2013/67, soumis et présenté à la 160^e session du WP.29, tenue à Genève du 25 au 28 juin 2013.
4. Le groupe informel devrait tenir pleinement compte des données et des résultats de recherches disponibles lors de l'élaboration de sa proposition. Il devrait notamment prendre en considération les normes déjà en vigueur (par exemple les normes, directives et règlements établis par les entités suivantes: ISO, SAE, EN, CEN, HELPNET, GOST/GOST-R, UIT, ETSI et 3GPP) ainsi que les législations nationales relatives aux AECS.
5. Le groupe informel axera ses travaux sur les systèmes embarqués pour véhicules des catégories M₁ et N₁.
6. La date limite d'achèvement des travaux du groupe informel est fixée à la 109^e session du GRSG, en octobre 2015. Les véhicules des catégories N₂, N₃, M₂ et M₃ pourront être examinés ultérieurement.
7. Le groupe informel proposera un projet de texte d'un nouveau Règlement ONU sur les AECS au GRSG. La procédure d'adoption relève du GRSG, du WP.29 et de l'AC.1 conformément aux règles fixées par l'Accord de 1958.

B. Règlement intérieur

1. Le groupe informel est un sous-groupe du GRSG, qui est ouvert aux Parties contractantes, aux constructeurs et aux équipementiers automobiles, aux services techniques et à tous les participants au GRSG.
2. Le bon fonctionnement du groupe informel est assuré par un président et un secrétaire.
 - a) La présidence est assurée par la Fédération de Russie;
 - b) Le secrétariat est assuré par l'OICA.
3. La langue de travail officielle du groupe informel est l'anglais.

4. Les documents et/ou propositions à soumettre au secrétaire du groupe doivent lui parvenir avant la tenue d'une réunion sous la forme d'un fichier électronique approprié. Le groupe peut refuser de débattre d'une question ou d'une proposition qui ne lui aurait pas été communiquée au moins dix jours ouvrables à l'avance.
5. L'ordre du jour d'une réunion et les documents s'y rapportant sont affichés sur le site Web par le secrétaire du groupe préalablement à toute réunion notifiée à ses membres.
6. Faute de consensus, le président du groupe présente les différents points de vue au GRSG, dont il peut, le cas échéant, solliciter l'avis.
7. Le Groupe de travail est régulièrement informé des progrès réalisés par le groupe informel, autant que possible sous la forme d'un document informel que lui présentent le président, le secrétaire ou leur(s) représentant(s).
8. Tous les documents de travail devraient être distribués sous forme électronique. Les documents relatifs aux réunions devraient être communiqués au secrétaire pour publication sur le site Web du WP.29.

Annexe V

Groupes informels relevant du GRSG

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Systèmes à caméra et moniteur (CMS)	M. H. Jongenelen (Pays-Bas) Téléphone: +31 79 3458268 Télécopie: +31 79 3458041 Courriel: hjongenelen@rdw.nl	M. K. Schönemann (CLEPA) Téléphone: +49 7132-156-127 Téléphone mobile: +49 171-8263933 Courriel: kai.schoenemann@gentex.de
Vitrages en plastique (IGPG)	M. K. Preusser (Allemagne) Téléphone: +49 230 443623 Fax: +49 230 4467544 Courriel: dr.klaus.preusser@schwerte.de	M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1-43590013 Télécopie: +33 1-45638441 Courriel: ofontaine@oica.net
Systèmes d'appel automatique d'urgence (AECS)	M. D. Zagarin (Fédération de Russie) Téléphone: +7 495 9949916 Télécopie: +7 495 9949940 Courriel: zagarin@autorc.ru	M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1-43590013 Télécopie: +33 1-45638441 Courriel: ofontaine@oica.net