


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
100^e session

Genève, 11-15 avril 2011

**Rapport du Groupe de travail des dispositions générales de
sécurité sur sa 100^e session (11-15 avril 2011)**

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).....	2–3	3
III. Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure) (point 2 de l'ordre du jour).....	4	3
IV. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M ₂ et M ₃) (point 3 de l'ordre du jour).....	5–15	4
A. Propositions d'amendements (point 3 a) de l'ordre du jour).....	5–13	4
B. Prescriptions applicables aux portes de service, aux fenêtres et aux issues de secours (point 3 b) de l'ordre du jour).....	14–15	5
V. Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 4 de l'ordre du jour).....	16	5
VI. Règlement n° 34 (Risques d'incendie) (point 5 de l'ordre du jour).....	17–18	6
VII. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour).....	19–21	6
VIII. Règlement n° 46 (Dispositifs de vision indirecte) (point 7 de l'ordre du jour).....	22–25	6
IX. Règlement n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) (point 8 de l'ordre du jour).....	26–27	7
X. Règlement n° 67 (Équipements pour les gaz de pétrole liquéfiés) (point 9 de l'ordre du jour).....	28–30	8

XI.	Règlement n° 121 (Moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs) (point 10 de l'ordre du jour).....	31–33	8
XII.	Règlement n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 11 de l'ordre du jour)	34	9
XIII.	Règlement n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 12 de l'ordre du jour).....	35–36	9
XIV.	Proposition visant à élaborer un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles (Accord de 1998) (point 13 de l'ordre du jour).....	37	10
XV.	Révision et extension des homologations (point 14 de l'ordre du jour).....	38–39	10
XVI.	Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 15 de l'ordre du jour).....	40–43	10
XVII.	Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour).....	44–47	11
	A. Directives relatives au champ d'application des Règlements, à leurs dispositions administratives et à de nouvelles prescriptions (point 16 a) de l'ordre du jour)	44	11
	B. Règlement n° 110 (Véhicules fonctionnant au GNC) (point 16 b) de l'ordre du jour).....	45	11
	C. Nouvelles mesures de lutte contre les modifications non autorisées des véhicules prises par l'Union européenne (point 16 c) de l'ordre du jour)	46	11
	D. Règlements n° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules) et 116 (Systèmes antivol et systèmes d'alarme) (point 16 d) de l'ordre du jour).....	47	12
XVIII.	Ordre du jour provisoire de la 101 ^e session	48	12
Annexes			
I.	Liste des documents examinés pendant la session		13
II.	Projet d'amendements au Règlement n° 107.....		16
III.	Projet d'amendements au Règlement n° 118.....		17
IV.	Projet d'amendements au Règlement n° 34.....		19
V.	Projet d'amendements au Règlement n° 43.....		20
VI.	Projet d'amendements au Règlement n° 58.....		21
VII.	Projet d'amendements au Règlement n° 67.....		23
VIII.	Proposition d'élaboration d'un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles		26
IX.	Groupes informels relevant du GRSG		48

I. Participation

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa 100^e session du 11 (après-midi) au 15 avril 2011 (matin), à Genève, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Des experts des pays ci-après ont participé à ses travaux, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et TRANS/WP.29/690/Amend.1): Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) y a aussi pris part ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Union internationale des transports routiers (IRU). Sur invitation spéciale du Président, des experts du Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et de remorques (CLCCR) et du projet Transportation Technical Supervision (TDT) étaient aussi présents.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/1;
GRSG-100-01.

2. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour proposé pour sa 100^e session (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/1), auquel ont été ajoutés les points ci-après:

16 a) Directives relatives au champ d'application des Règlements, à leurs dispositions administratives et à de nouvelles prescriptions;

16 b) Règlement n° 110 (véhicules fonctionnant au GNC);

16 c) Nouvelles mesures de lutte contre les modifications non autorisées des véhicules mises en place dans l'Union européenne;

16 d) Règlements n° 97 (systèmes d'alarme pour véhicules) et 116 (systèmes antivol et systèmes d'alarme).

3. Le Groupe de travail a en outre adopté le document GRSG-100-01, qui définit l'ordre dans lequel les points de l'ordre du jour seront examinés.

III. Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure) (point 2 de l'ordre du jour)

4. Étant donné qu'aucun document n'a été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a décidé de le supprimer de l'ordre du jour.

IV. Règlement n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃) (point 3 de l'ordre du jour)

A. Propositions d'amendements (point 3 a) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/33/Rev.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/3, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/4,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/9, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/10,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18; GRSG-100-03,
GRSG-100-06, GRSG-100-07, GRSG-100-16, GRSG-100-24
et GRSG-100-31.

5. Le Groupe de travail a examiné le document GRSG-100-06 (qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/33/Rev.1), qui a été soumis par l'expert de la Commission européenne à propos de l'accessibilité des autobus et des autocars aux poussettes d'enfant. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations, notamment de celles du Royaume-Uni (GRSG-100-24). Le Groupe de travail a globalement souscrit à la proposition présentée, tout en estimant que les petits autobus devraient être mieux pris en considération. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette proposition à sa prochaine session, en se fondant sur une version révisée de cette proposition, qui serait établie par l'expert de la Commission européenne.

6. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/3, qui vise à préciser la définition des véhicules de la classe II conçus principalement pour le transport de voyageurs assis. Après examen, le Groupe de travail n'a pu souscrire à cette proposition et a décidé de la retirer de l'ordre du jour.

7. L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/4 relatif au nombre de sièges prioritaires, ce qu'a regretté l'expert de la CLCCR.

8. L'expert de l'IRU a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/9 sur les sièges de conducteur dépourvus d'amortisseur.

9. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/10, qui supprime le renvoi croisé au Règlement n° 66 (Résistance mécanique de la superstructure). Le Groupe de travail a adopté la proposition et a chargé le secrétariat de la soumettre au Forum mondial des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1), aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 107 (voir aussi par. 14).

10. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18, établi par les experts de l'Allemagne, de la France, de la Norvège et de la Suède, en vue d'instaurer des prescriptions sur les systèmes de détection des incendies. Après examen, le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'elle est reproduite dans le document GRSG-100-31 et annexe II, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de série 05 d'amendements au Règlement n° 107.

11. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRSG-100-03, qui propose l'installation de capteurs plats au plafond de l'allée centrale. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le document GRSG-100-03 sous une cote officielle.

12. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSG-100-07, qui apporte des précisions sur la version russe du Règlement n° 107. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'elle est reproduite à l'annexe II et il a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 1 à la série 03 d'amendements et en tant que projet de rectificatif 7 à la révision 2 du Règlement n° 107.

13. L'expert de la CLCCR a présenté le document GRSG-100-16 concernant la stabilité latérale des fauteuils roulants faisant face vers l'arrière. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session d'octobre 2011, en se fondant sur une version révisée de cette proposition, qui serait établie par la CLCCR, et qui contiendrait des justifications supplémentaires.

B. Prescriptions applicables aux portes de service, aux fenêtres et aux issues de secours (point 3 b) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/13;
GRSG-100-09.

14. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/13, qui précise le nombre d'issues que devraient comporter les véhicules articulés. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle quelle et a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 107 (voir aussi par. 9).

15. Le Président du groupe informel des portes de service, des fenêtres et des issues de secours des autobus et des autocars (SDWEE) a rendu compte de l'état d'avancement des travaux de son groupe. Il a présenté le document GRSG-100-09, qui contient une proposition intermédiaire d'amendements au Règlement n° 107 (issues de secours). Il a demandé que le mandat de son groupe, qui arrive normalement à échéance en avril 2011, soit prolongé d'une année pour pouvoir régler un certain nombre de questions en suspens. Le Groupe de travail a souscrit à cette proposition, sous réserve d'acceptation par le WP.29 à sa session de juin 2011.

V. Règlement n° 118 (Comportement au feu des matériaux) (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11;
GRSG-100-32.

16. Les experts de l'Allemagne, de la France, de la Norvège et de la Suède ont présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11, à propos du comportement au feu des matériaux utilisés dans l'habitacle, le compartiment moteur et le compartiment abritant le chauffage par combustion. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite dans le document GRSG-100-32 et l'annexe III, et a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 118.

VI. Règlement n° 34 (Risques d'incendie) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/21;
GRSG-99-15; GRSG-100-08 et GRSG-100-11.

17. L'expert de l'OICA a présenté le document GRSG-100-11 (qui annule et remplace les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/21 et GRSG-99-15), qui propose de dispenser les véhicules à moteur diesel de dispositifs de dissipation de l'électricité statique. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de poursuivre l'examen de cette question en s'appuyant sur une version révisée de la proposition qui serait établie par l'OICA. Le Groupe de travail a néanmoins adopté les corrections à l'appendice 2 de l'annexe 1 du Règlement n° 34, proposées dans le GRSG-100-11 et il a chargé le secrétariat de les soumettre, telles qu'elles sont reproduites à l'annexe IV, au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement n° 34.

18. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSG-100-08, qui précise le libellé du Règlement n° 34. Le Groupe de travail a adopté le document GRSG-100-08, tel qu'il est reproduit à l'annexe IV, et a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 34.

VII. Règlement n° 43 (Vitrages de sécurité) (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: GRSG-99-25, GRSG-100-04, GRSG-100-05 et GRSG-100-17.

19. Le Groupe de travail a examiné le document GRSG-100-04, soumis par la CLEPA, qui vise à modifier, dans le Règlement n° 43, la vitesse de combustion des vitrages en matière plastique rigide. Le Groupe de travail a décidé que cette proposition devrait être examinée en détail par le groupe informel des vitrages en plastique. Le secrétariat a été prié de faire distribuer le GRSG-100-04 sous une cote officielle pour la prochaine session.

20. Le Groupe de travail a examiné le document GRSG-100-05, présenté par la CLEPA, qui vise à apporter des corrections de forme à la série 01 d'amendements au Règlement n° 43. Le Groupe de travail a adopté ledit document tel qu'il est reproduit à l'annexe V du présent rapport, et il a chargé le secrétariat d'inclure ces corrections dans la série 01 d'amendements au Règlement n° 43.

21. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-100-17, concernant l'état d'avancement des travaux du groupe informel des vitrages en matière plastique. Le Groupe de travail a décidé d'examiner la question des méthodes d'échantillonnage utilisées dans les essais de choc avec une tête d'essai, à sa prochaine session. Le Groupe de travail a pris note que la prochaine réunion se tiendrait les 14 et 15 juin 2011, à Hambourg (Allemagne) et il a décidé que le document GRSG-99-25 resterait le document de référence dans le projet de calendrier du groupe informel.

VIII. Règlement n° 46 (Dispositifs de vision indirecte) (point 7 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/21/Rev.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22,

ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/5, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/12;
GRSG-100-23 et GRSG-100-26.

22. Le Président du groupe informel des systèmes de surveillance par caméra (CMS) a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/21/Rev.1, à propos des systèmes de surveillance par caméra qui remplacent les miroirs des classes V et VI. Le Groupe de travail a adopté la proposition après avoir supprimé les crochets du paragraphe 6.2.2.2.1.2 et il a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de série 03 d'amendements au Règlement n° 46.

23. Le Président du groupe informel des systèmes de surveillance par caméra a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22 visait à remplacer, dans les véhicules, tous les miroirs par des systèmes de surveillance par caméra. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/5 qui vise à modifier le libellé du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22. L'expert de l'ISO a présenté le document GRSG-100-23 qui rend compte de l'état d'avancement de l'élaboration d'une norme ISO sur les prescriptions techniques applicables aux systèmes de surveillance par caméra, qui devrait être achevée d'ici la fin 2013. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session en se fondant sur la version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/22 qu'établira le Président du groupe informel sur les systèmes de surveillance par caméra, compte tenu des observations présentées par l'OICA.

24. L'expert du Royaume-Uni a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1 et GRSG-100-26 afin de réduire l'angle mort côté passager sur les véhicules des catégories N₂ et N₃. Un certain nombre d'experts ont demandé à pouvoir disposer de plus de temps pour examiner les justifications fournies dans le document GRSG-100-26. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/29/Rev.1 à sa prochaine session et a décidé que le document GRSG-100-26 resterait le document de référence.

25. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/12, qui vise à aligner les dispositions relatives aux saillies extérieures des rétroviseurs sur celles du Règlement n° 26 (Saillies extérieures). Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations, notamment de la part de la France, et il a décidé de reprendre l'examen de cette proposition à sa session d'octobre 2011.

IX. Règlement n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/19, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20;
GRSG-100-12-Rev.1 et GRSG-100-25.

26. L'expert de l'Allemagne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/19 et GRSG-100-25, qui visent à renforcer les prescriptions relatives aux dispositifs arrière de protection antiencastrement. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de réexaminer cette proposition à sa prochaine session. Il a été décidé que le document GRSG-100-25 resterait le document de référence.

27. Les experts des Pays-Bas, de la Commission européenne et de la CLCCR ont présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20, dans lequel il est proposé d'étendre le champ d'application du Règlement n° 58 à certaines catégories de véhicule. Les experts du Japon et de l'OICA ont quant à eux présenté le document GRSG-100-12-Rev.1, qui précise le contenu du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20. Après

examen, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20, tel qu'il est reproduit à l'annexe VI et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 58.

X. Règlement n° 67 (Équipements pour les gaz de pétrole liquéfiés) (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14/Corr.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15;
GRSG-100-02-Rev.2, GRSG-100-27 et GRSG-100-28.

28. L'expert des Pays-Bas a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 et ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14/Corr.1, qui visent à modifier le Règlement n° 67 pour qu'il s'applique aussi aux moteurs fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés à injection directe. L'expert de l'Italie a pour sa part soumis le document GRSG-100-02-Rev.2 qui vise à préciser le libellé du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14, tel qu'il est modifié par l'annexe VII et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 10 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 67 (voir aussi par. 29).

29. L'expert de l'Italie a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15 et GRSG-100-28, qui visent à préciser le texte du Règlement n° 67 en ce qui concerne l'activation du mode fonctionnement au GPL. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15, tel qu'amendé par l'annexe VII, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 10 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 67 (voir aussi par. 28).

30. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRSG-100-27 qui vise à améliorer les prescriptions applicables aux conduites et aux raccords. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session. Le secrétariat a été chargé de faire distribuer le GRSG-100-27 sous une cote officielle.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20; ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/6,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7, ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/8;
GRSG-100-10 et GRSG-100-14.

31. L'expert du Canada a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20 proposait l'adjonction de nouveaux symboles dans le Règlement n° 121. L'expert de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/6 et GRSG-100-10, qui contiennent des observations sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/20. Constatant que la proposition appelait des contributions d'autres groupes de travail, le Groupe de travail a demandé à l'expert du Canada de soumettre sa proposition au Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) et au Groupe de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE). Le Groupe de travail a décidé d'examiner la question à sa session d'octobre 2011, à la lumière des observations éventuelles du GRRF et du GRE. Le

Groupe de travail a chargé le secrétariat de fusionner les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/6 et GRSG-100-10 aux fins d'examen à sa session d'octobre 2011.

32. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7, soumis par l'OICA, à propos du voyant de frein de stationnement. Le Groupe de travail a décidé de reprendre à nouveau l'examen de cette question à sa session d'octobre 2011, une fois que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/7 aura été examiné en détail par le GRRF à sa session de septembre 2011.

33. L'expert du Canada a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/8 et GRSG-100-14, qui visent à préciser le contenu du Règlement n° 121 et à aligner la terminologie relative aux faisceaux de croisement et aux faisceaux de route dans les Règlements relatifs à l'éclairage. L'expert de l'OICA a fait remarquer que la terminologie utilisée dans l'ensemble du Règlement n° 48 devrait aussi être plus cohérente. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/8, tel qu'il est modifié par le GRSG-100-14 (voir modification ci-dessous), et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 6 au Règlement n° 121.

Paragraphe 2.5, modifier comme suit:

«2.5 Par “*témoin*”, un signal optique qui, lorsqu'il est allumé sert à indiquer qu'un dispositif est **ou non** en fonction, que son fonctionnement ou son état est correct ou défaillant ou qu'il ne fonctionne pas;».

XII. Règlement n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 11 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/25/Rev.1.

34. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/25/Rev.1, qui vise à autoriser l'utilisation du dispositif de chauffage au gaz de pétrole liquéfié (GPL) d'une remorque lorsque celle-ci roule. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/25/Rev.1, tel qu'il est amendé ci-dessous et a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de complément 3 au Règlement n° 122.

1. Paragraphe 1.1.1

Remplacer «EN 624:2010» *par* «EN 624:2011»

2. Paragraphes 1.1.2 et 1.1.3

Remplacer «EN:1949:2010» *par* «EN 1949:2011»

XIII. Règlement n° 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant) (point 12 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/16,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/17.

35. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/16, qui vise à préciser la définition du montant avant et à rendre les motocyclistes plus visibles pour les automobilistes. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session

en se fondant sur une version révisée de la proposition, contenant en outre les dispositions transitoires, qui serait établie par l'expert du Japon.

36. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/17, établi par l'expert de l'OICA, qui vise à corriger le texte du Règlement n° 125. Le Groupe de travail a adopté ledit document, tel quel, et a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 3 du Règlement n° 125.

XIV. Proposition visant à élaborer un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles (Accord de 1998) (point 13 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2;
GRSG-100-29 et GRSG-100-30.

37. Le secrétariat du groupe informel chargé de l'élaboration d'un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles a rendu compte de l'état d'avancement des travaux de ce groupe et il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2 en tant que projet de texte du RTM. Après examen, le Groupe de travail a adopté le projet de RTM proposé (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2, remplacé par le document GRSG-100-29 reproduit à l'annexe VIII) ainsi que le rapport technique (GRSG-100-30 tel qu'il est reproduit à l'annexe VIII) et il a chargé le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2011, sous réserve d'un examen final du rapport technique à la session d'octobre 2011.

XV. Révision et extension des homologations (point 14 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2010/111;
GRSG-100-13.

38. Le Groupe de travail a pris note de l'adoption par le WP.29 du document ECE/TRANS/WP.29/2010/111, qui vise à introduire la notion de révision dans le Règlement n° 46. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette question à sa session d'octobre 2011 en se fondant sur les conclusions auxquelles parviendra le WP.29 au sujet de la généralisation de la notion de révision à d'autres Règlements.

39. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSG-100-13, qui vise à introduire la notion d'extension de la fiche de communication dans le Règlement n° 61 (Saillies extérieures des véhicules utilitaires). L'expert de la France a proposé que l'on introduise cette notion dans le corps du texte du Règlement n° 61. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question en se fondant sur la version révisée de cette proposition qui devrait être établie par l'expert des Pays-Bas.

XVI. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 15 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2011/42;
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/36;
GRSG-100-15 et GRSG-100-20.

40. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le document ECE/TRANS/WP.29/2011/42, qui regroupe les différentes propositions d'amendements au R.E.3, avait été adopté par le WP.29 à sa session de mars 2011 et deviendrait la révision 2 du R.E.3.

41. L'expert de la Fédération de Russie a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2010/36 contenait plusieurs définitions possibles des autobus comptant moins de huit places assises. Après examen, le Groupe de travail a décidé de ne pas souscrire à cette proposition mais a décidé de maintenir cette question à son ordre du jour.

42. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRSG-100-15, qui vise à modifier la législation de l'Union européenne relative aux catégories de véhicule. Il a précisé que cette proposition pouvait être consultée à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/proposals/index_en.htm. Il a annoncé qu'une fois cet amendement adopté, la Commission européenne soumettrait une proposition afin de modifier la R.E.3 en conséquence.

43. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSG-100-20, qui vise à modifier la définition des véhicules de la catégorie N₁, afin de tenir compte des caractéristiques particulières des véhicules électriques. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRSG-100-20 sous une cote officielle.

XVII. Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour)

A. Directives relatives au champ d'application des Règlements, à leurs dispositions administratives et à de nouvelles prescriptions (point 16 a) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/2011/48.

44. À la demande du Forum mondial (ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 71), le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/2011/48 et il a souscrit globalement à la proposition qu'il contient. Les experts ont été priés de faire parvenir leurs observations éventuelles, par l'intermédiaire du représentant de leur pays auprès du WP.29, à la session du WP.29 de juin 2011.

B. Règlement n° 110 (Véhicules fonctionnant au GNC) (point 16 b) de l'ordre du jour)

Document: GRSG-100-19-Rev.1.

45. Le Groupe de travail a pris note de l'invitation que lui a faite le groupe informel des véhicules fonctionnant au gaz à une réunion spéciale consacrée au gaz naturel liquéfié, qui doit se tenir le 16 mai 2011, à Bruxelles (Belgique). On trouvera toutes les informations utiles dans le document GRSG-100-19-Rev.1.

C. Nouvelles mesures de lutte contre les modifications non autorisées des véhicules prises par l'Union européenne (point 16 c) de l'ordre du jour)

Document: GRSG-100-18.

46. L'expert de la Commission européenne a informé le Groupe de travail qu'un concours avait été lancé pour élaborer de nouvelles mesures de lutte contre les

modifications non autorisées des véhicules de la catégorie L. On trouvera tout renseignement utile dans le document GRSG-100-18.

D. Règlements n^{os} 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules) et 116 (Systèmes antivol et systèmes d'alarme) (point 16 d) de l'ordre du jour)

Documents: GRSG-100-21, GRSG-100-22 et WP.29-153-02.

47. L'expert du Japon a présenté les documents GRSG-100-21 et GRSG-100-22, qui visent à mettre à jour, dans les Règlements n^{os} 97 et 118, le renvoi au Règlement n^o 10. Le Groupe de travail a pris note que le GRRF avait examiné la même question et que l'OICA avait proposé dans le document WP.29-153-02 que les renvois croisés soient aussi visés par les nouvelles directives relatives au champ d'application des Règlements, à leurs dispositions administratives et à de nouvelles prescriptions. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et il a chargé le secrétariat de faire distribuer les documents GRSG-100-21 et GRSG-100-22 sous une cote officielle.

XVIII. Ordre du jour provisoire de la 101^e session

48. L'ordre du jour provisoire ci-après a été adopté pour la 101^e session du Groupe de travail, qui doit se tenir à Genève du 18 (14 h 30) au 21 (12 h 30) octobre 2011:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement n^o 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃):
 - a) Propositions relatives à de nouveaux amendements;
 - b) Prescriptions applicables aux portes de service, aux fenêtres et aux issues de secours.
3. Règlement n^o 34 (Risques d'incendie).
4. Règlement n^o 43 (Vitrages de sécurité).
5. Règlement n^o 46 (Systèmes de vision indirecte).
6. Règlement n^o 58 (Dispositif arrière de protection antiencastrement).
7. Règlement n^o 67 (Équipements pour les gaz de pétrole liquéfié (GPL)).
8. Règlement n^o 121 (Moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs).
9. Règlement n^o 125 (Champ de vision du conducteur vers l'avant).
10. Règlement technique mondial en vertu de l'accord de 1998: Proposition visant à élaborer un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles.
11. Révision et extension des homologations.
12. Proposition de projet d'amendement à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).
13. Questions diverses.

Annexes

Annexe I

Liste des documents examinés pendant la session

Liste des documents (GRSG-100-...) distribués pendant la session (en anglais seulement sauf ceux signalés par un astérisque*)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
1	(Président du GRSG) Running order of the provisional agenda	f)
2-Rev.1	(Italie) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 (Draft Amendment to Regulation No. 67/01 by the expert from the Netherlands)	a)
3	(Espagne) Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M ₂ and M ₃ vehicles)	c)
4	(CLEPA) Proposal for a change to the burn rate specified in Annex 3 to Regulation No. 43. (Safety Glazing)	c)
5	(CLEPA) Editorial comments on ECE/TRANS/WP.29/2011/35 - Proposal for the 01 series of amendments to Regulation No. 43 (Safety Glazing)	a)
6	(CE) Proposal for an amendment to Regulation No 107 (M ₂ and M ₃ vehicles)	e)
7*	(Fédération de Russie) Предложения по проекту исправлений Правил № 107 (Транспортные средства категорий M ₂ и M ₃) (Russian only)	a)
8	(Pays-Bas) Proposal for a corrigendum to Regulation 34 (fire risks)	a)
9	(Pologne/SDWEE) Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M ₂ and M ₃ vehicles)	e)
10	(OICA) Proposal for changes to document GRSG/2011/6 - Regulation N°121 (Identification of controls, tell-tales and indicators)	e)
11	(OICA) Proposal for amendments to Regulation No. 34 (Fire risks)	b)
12-Rev.1	(OICA/Japon) Proposal for a change to document GRSG/2011/20 with regards to Regulation No. 58. (Rear under run protection)	a)
13	(Pays-Bas) Proposal for a change to the Communication form in Annex 1 to Regulation No. 61. (external projections forward of the cab's rear panel)	e)
14	(Canada) Proposal for Supplement to Regulation No. 121 (identification of controls, tell-tales and indicators)	a)
15	(CE) Communication (Resolution RE.3)	f)
16	(CLCCR) Proposal for draft amendments to Regulation No. 107 (M ₂ and M ₃ vehicles)	e)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
17	(Allemagne/groupe informel IGPG) 1st Progress Report of the Informal Group on Plastic Glazing	f)
18	(CE) Competition launched to develop solutions for tampering prevention on L-category vehicles	f)
19-Rev.1	(Pays-Bas) Invitation for GRSG experts for a meeting on LNG equipment standards in Regulation No. 110	f)
20	(Fédération de Russie) Proposal for amendments to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles	c)
21	(Japon) Proposal for corrigendum to Regulation No. 97 (Vehicle alarm systems)	c)
22	(Japon) Proposal for corrigendum to Regulation No. 116 (Anti-theft and alarm systems)	c)
23	(ISO) Status ISO/TC22/SC17/WG2 bzw. ISO 16505	f)
24	(Royaume-Uni) Comments on Informal Document GRSG-100-06 (Regulation No. 107- M2 and M3 vehicles)	f)
25	(Allemagne) Proposal for draft amendments to Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection Devices) - Justification for amendments proposed in document GRSG/2011/19	d)
26	(Royaume-Uni) The identification of 'Blind Spots' in direct and indirect vision for Category N2 & N3 vehicles using Digital Human Modelling - Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	d)
27	(Allemagne) Draft amendments to Annex 8 to Regulation No. 67 (LPG vehicles)	c)
28	(Italie) Additional proposal to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15 (Draft amendment to Regulation No. 67/01 by the expert from Italy)	a)
29	(IMMA) Draft report on the proposal for a gtr on motorcycle controls, tell-tales and indicators (1998 Agreement)	a)
30	(IMMA) Proposal for global technical regulation concerning the Location, Identification and Operation of Motorcycle Controls, Tell-tales and Indicators	a)
31	(Secrétariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18 - Proposal for amendments to Regulation No. 107 (M ₂ and M ₃ vehicles)	a)
32	(Secrétariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11 - Proposal for amendments to Regulation No. 118 (Burning behaviour of materials)	a)
33	(Secrétariat) Summary of decisions - 100th session of GRSG	f)

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

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
GRSG-99-15	(OICA) Comments supplementing document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2009/21 Regulation No. 34 (Fire risks)	f)
GRSG-99-25	(Allemagne) Draft Schedule of Informal Group on Plastic Glazing	d)

Notes:

- a) Document adopté sans modifications et à transmettre au WP.29 pour examen.
- b) Document adopté avec des modifications et à transmettre au WP.29 pour examen.
- c) Document dont l'examen sera 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

Projet de série 05 d'amendements au Règlement n° 107

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/18 sont indiquées en caractères gras.

Ajouter trois nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

- «10.21 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série **05** d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation en application du présent Règlement, tel qu'il est modifié par la série **05** d'amendements.
- 10.22 Au terme d'un délai de vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la série **05** d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série **05** d'amendements.
- 10.23 Au terme d'un délai de trente-six mois après la date d'entrée en vigueur de la série **05** d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser de délivrer une homologation nationale ou régionale et la première immatriculation nationale ou régionale (première mise en circulation) d'un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série **05** d'amendements au présent Règlement.».

Annexe 3, ajouter quatre nouveaux paragraphes, ainsi libellés:

- «7.5.6 Détection des incendies.
- 7.5.6.1 Les véhicules doivent être équipés d'un système d'alarme capable de détecter soit une température excessive soit de la fumée dans **le compartiment toilettes, le compartiment couchette du conducteur ou tout autre compartiment.**
- 7.5.6.2 **En cas de détection d'un incendie**, le système défini au paragraphe 7.5.6.1 doit attirer l'attention du conducteur au moyen d'un signal à la fois sonore et visuel **dans le compartiment du conducteur.**
- 7.5.6.3 Le système d'alarme doit au minimum être activé dès que le dispositif de démarrage du moteur soit actionné et jusqu'à ce que la commande d'arrêt du moteur soit actionnée, indépendamment de la position dans laquelle se trouve le véhicule.».


Annexe III

Projet d'amendements au Règlement n° 118

Projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 118

Les modifications du document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/11 qui ont été adoptées sont indiquées en caractères gras.

Paragraphe 4.5.3.1, modifier comme suit:

- «4.5.3.1 Des symboles indiquant le sens dans lequel le matériau peut être installé:
- ↔ pour le sens horizontal (**voir par. 6.2.1**),
- ↑ pour le sens vertical (**voir par. 6.2.3 et 6.2.4**),
-  pour le sens horizontal et le sens vertical (**voir par. 6.2.1, 6.2.3 et 6.2.4**);».

Nouveau paragraphe 6.2.4 (y compris la note 3), modifier comme suit:

- «**6.2.4 Les matériaux dont le flux thermique critique moyen à l'extinction est égal ou supérieur à 20 kW/m², lorsqu'ils sont soumis à des essais conformément à la norme ISO 5658-2³, sont considérés comme satisfaisant aux prescriptions des paragraphes 6.2.2 et 6.2.3, à condition qu'il ne se forme aucune goutte incandescente en prenant les plus mauvais résultats en considération.**

³ Norme ISO 5658-2:2006 Essais de réaction au feu – propagation du feu – partie 2: Propagation latérale sur les produits de bâtiment et de transport en position verticale.».

Les nouveaux paragraphes 12.7 et 12.8, sont modifiés comme suit:

- «12.7 Au terme d'un délai de **48** mois après la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont des homologations que si le type d'élément à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été modifié par la série 02 d'amendements.
- 12.8 Au terme d'un délai de **60** mois après la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été modifié par la série 02 d'amendements.».

Annexe 1

Paragraphe 3.2.4, modifier comme suit:

- «3.2.4 Soumis aux essais conformément aux paragraphes **6.2.1, 6.2.2, 6.2.3 et 6.2.4²**:...».

Paragraphe 3.3.4, modifier comme suit:

«3.3.4 Soumis aux essais conformément aux paragraphes **6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4 et 6.2.5²:...**».

Annexe 5, exemple n° 2 de marque d'homologation, supprimer le troisième paragraphe

Annexe IV

Projet d'amendements au Règlement n° 34

Projet de rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement n° 34

Le document GRSG-100-11 a été adopté tel qu'il est présenté ci-dessous. Les modifications apportées au libellé actuel du Règlement n° 34 sont indiquées en caractères gras.

Annexe 1 – appendice 2, points 5 et 5.1, modifier comme suit:

- «5. Description succincte du réservoir de carburant **et de l'installation d'alimentation en carburant...**
- 5.1 Caractéristiques du **réservoir** de carburant **et du carburant:...**».

Projet de rectificatif 1 au complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 34

Le document GRSG-100-08 a été adopté tel qu'il est présenté ci-dessous. Les modifications apportées au complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 34 sont indiquées en caractères gras.

Annexe 5, paragraphe 5.2.3, modifier comme suit:

- «5.2.3 Pour chaque essai, le réservoir **et ses accessoires sont placés** sur un **montage d'essai** reproduisant aussi fidèlement que possible les conditions de montage réelles. Le système de fixation du réservoir sur le montage d'essai doit être conforme aux prescriptions pertinentes. Dans le cas des réservoirs destinés à des véhicules conçus pour une utilisation particulière, les pièces du véhicule protégeant le réservoir et ses accessoires contre les flammes ou capables d'influer sur la progression du feu, ainsi que les éléments devant être installés sur le réservoir et les bouchons, doivent être pris en considération. Toutes les ouvertures doivent être fermées pendant l'essai mais les dispositifs de mise à l'air doivent rester opérationnels. Immédiatement avant l'essai, le réservoir doit être rempli avec le carburant prescrit à la moitié de sa contenance.».

Annexe V

Projet d'amendements au Règlement n° 43

Corrections de forme à faire figurer dans la série 01 d'amendements au Règlement n° 43

Le document GRSG-100-05 a été adopté tel qu'il est présenté ci-dessous.

1. Table des matières du Règlement n° 43

La table des matières doit être modifiée compte tenu des changements apportés aux définitions contenant le terme «vitres» à la place des mots «autres que les pare-brise».

En ce qui concerne le titre de l'annexe 9, remplacer «vitres de sécurité recouvertes de matière plastique (sur la face interne)» par «vitrages de sécurité recouverts de matière plastique (sur la face interne)».

2. Annexe 2 du document ECE/TRANS/WP.29/2011/35

Page 10, modifier le titre comme suit: «Vitrages en plastique rigide»

Page 11, modifier le titre comme suit: «Vitrages en plastique souple»

Page 11, modifier le titre comme suit: «Vitres en verre feuilleté»

3. Annexe 3 (Essais de comportement au feu) du Règlement n° 43

Dans le paragraphe 10.9.2, remplacer le renvoi au paragraphe 2.5 par un renvoi au paragraphe 2.6, à cause de la renumérotation des points dans les définitions de la section 2.

4. Annexe 9 (Essais de comportement au feu) du Règlement n° 43

Remplacer «vitres de sécurité recouvertes de matière plastique sur leur face interne» par «vitrages de sécurité recouverts de matière plastique (sur leur face interne)».

5. Annexe 14 du Règlement n° 43

Remplacer «vitrages en plastique rigide autres que les pare-brise» par «vitres en plastique rigide».

6. Annexe 15 du Règlement n° 43

Remplacer «vitrages en plastique souple autres que les pare-brise» par «vitres en plastique souple».

Annexe VI

Projet d'amendements au Règlement n° 58

Le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/20 a été adopté tel qu'il est présenté ci-après; les modifications apportées sont indiquées en caractères gras.

Paragraphe 1.1.1, modifier comme suit:

«1.1.1 PARTIE I: ... des catégories M, N et O;».

Paragraphe 1.1.2, modifier comme suit:

«1.1.2 PARTIE II: ... des catégories M, N et O ... Règlement;».

Paragraphe 1.1.3, modifier comme suit:

«1.1.3 PARTIE III: ... des catégories M, N et O ... dispositif arrière de protection antiencastrement.».

Ajouter un nouveau paragraphe (la note de bas de page 1/ reste inchangée, libellé comme suit:

«1.1.4 Aux véhicules des catégories M₁, M₂, M₃, N₁, O₁ et O₂ 1/ à cause de la protection antiencastrement arrière.».

Paragraphe 2, modifier comme suit:

«2. Prescriptions générales»

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes (la note de bas de page 1/ reste inchangée), libellés comme suit:

«2.1 Tous les véhicules doivent être construits et/ou équipés de façon à offrir une protection efficace sur toute leur largeur contre l'encastrement des véhicules visés au paragraphe 1 du présent Règlement en cas de choc contre l'arrière de véhicules des catégories M₁ et N₁ 1/.

2.2 Le véhicule doit être soumis à l'essai dans les conditions exposées au paragraphe 2 de l'annexe 5.

2.3 Les véhicules des catégories M₁, M₂, M₃, N₁, O₁ ou O₂ sont considérés comme répondant aux conditions ci-dessus:

- a) s'ils satisfont aux conditions définies dans la partie II ou la partie III; ou
- b) si la garde au sol de l'arrière du véhicule à vide ne dépasse pas 550 mm sur une largeur qui ne doit pas être inférieure de plus de 100 mm à l'essieu arrière d'un côté comme de l'autre (compte non tenu de tout renflement des pneumatiques au contact du sol); ou
- c) si, dans le cas des véhicules des catégories O₁ et O₂ où les pneumatiques font saillie pour plus de **la moitié de leur largeur** à l'extérieur de la carrosserie (compte non tenu des garde-boue) ou à l'extérieur du châssis en l'absence de carrosserie, la garde au sol de l'arrière du véhicule à vide ne dépasse pas 550 mm sur une largeur qui ne doit pas être inférieure de plus de 100 mm de chaque côté à la

distance mesurée entre les points intérieurs des pneumatiques (compte non tenu de tout renflement des pneumatiques au contact du sol).

S'il y a plusieurs essieux arrière, la largeur à prendre en considération est celle de l'essieu le plus large.

Cette prescription doit être respectée au moins sur une ligne:

- a) située au maximum à 450 mm de l'extrémité arrière du véhicule;
- b) qui peut présenter des interruptions ne totalisant pas plus de 200 mm.».**

Paragraphe 15.1, modifier comme suit:

«15.1 Si le véhicule ... du paragraphe 16 ci-après et a été soumis à l'essai conformément aux conditions prescrites au paragraphe 2.2, l'homologation ... accordée.».

Paragraphe 16.2, modifier comme suit:

«16.2 La largeur du ...; le dispositif de protection antiencastrement ne doit pas avoir une largeur inférieure de 100 mm de chaque côté. Toutefois, dans le cas des véhicules des catégories O₁ et O₂ où les pneumatiques font saillie pour plus de **la moitié de leur largeur** à l'extérieur de la carrosserie (compte non tenu des garde-boue) ou à l'extérieur du châssis en l'absence de carrosserie, la largeur du dispositif de protection antiencastrement ne doit pas être inférieure de plus de 100 mm de chaque côté à la distance mesurée entre les points intérieurs des pneumatiques, compte non tenu de tout renflement des pneumatiques au contact du sol. S'il y a ... satisfaites.».

Paragraphe 24.1, modifier comme suit:

«24.1 Si le véhicule ... du paragraphe 25 ci-après **et a été soumis à l'essai conformément aux conditions prescrites au paragraphe 2.2**, l'homologation ... accordée.».

Paragraphe 25.3, modifier comme suit:

«25.3 La largeur du ...; le moyen de protection contre l'encastrement ne doit pas avoir une largeur inférieure de 100 mm de chaque côté. Toutefois, dans le cas des véhicules des catégories O₁ et O₂ où les pneumatiques font saillie pour plus de **la moitié de leur largeur** à l'extérieur de la carrosserie (compte non tenu des garde-boue) ou à l'extérieur du châssis en l'absence de carrosserie, la largeur du moyen de protection contre l'encastrement ne doit pas être inférieure de plus de 100 mm de chaque côté à la distance mesurée entre les points intérieurs des pneumatiques, compte non tenu de tout renflement des pneumatiques au contact du sol. Lorsque le ... ne s'applique pas.».

Annexe VII

Projet d'amendements au Règlement n° 67

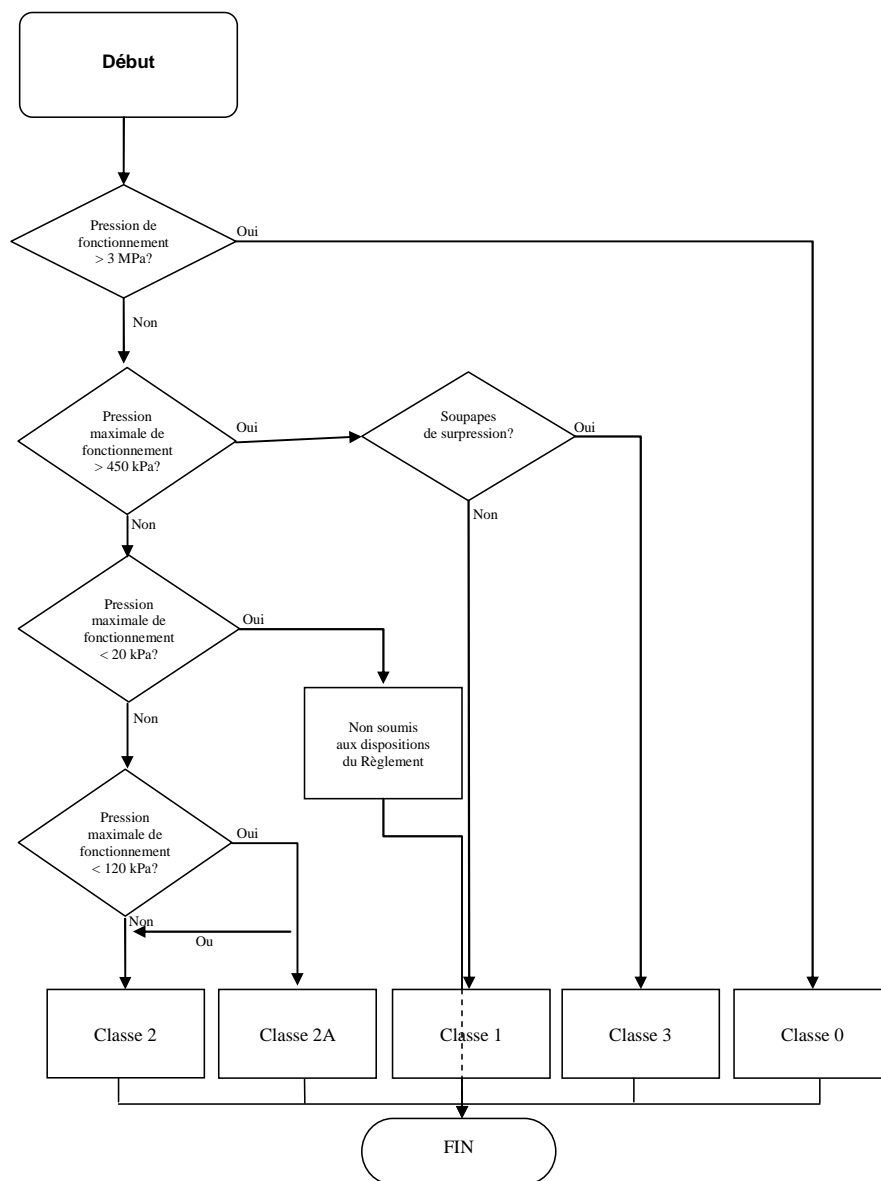
Les modifications apportées aux documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/14 et ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/15 sont indiquées en caractères gras.

Paragraphe 2, modifier le texte comme suit:

«Classe 0 Éléments haute pression, notamment les tuyauteries et les raccords contenant du GPL liquide sous une pression supérieure à 3 000 kPa».

Figure 1, modifier comme suit:

«



».

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «2.20 Par “mode de fonctionnement au GPL”, un mode de fonctionnement dans lequel le moteur est alimenté en GPL seulement ou en GPL plus un autre carburant;
- 2.21 Par “véhicule bicarburant”, un véhicule qui, par construction ou après montage d’un système GPL, est doté de deux systèmes distincts de stockage du carburant, qui peut fonctionner à l’essence mais aussi au GPL, et qui est conçu pour ne fonctionner qu’avec un seul carburant à la fois.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

- «17.6.1.3 Nonobstant les dispositions du paragraphe 17.6.1.2, dans le cas des systèmes d’injection de carburant liquide, si la recirculation du carburant est requise pour purger le système des bulles de gaz (bouchon de vapeur), il est autorisé de maintenir le robinet de service télécommandé avec limiteur de débit ouvert pendant 10 secondes au maximum, avant de faire démarrer le moteur en mode de fonctionnement au GPL.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

- «17.9.5 Nonobstant les dispositions du paragraphe 17.9.4, dans le cas des systèmes d’injection de carburant liquide, si la recirculation du carburant est requise pour purger le système des bulles de gaz (bouchon de vapeur), il est autorisé de maintenir le robinet de service télécommandé avec limiteur de débit ouvert pendant 10 secondes au maximum, avant de faire démarrer le moteur en mode de fonctionnement au GPL et lors du changement de carburant.».

Annexe 3, paragraphe 5.3, modifier comme suit:

- «5.3 Pression de classement:
- | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| Éléments de la classe 0 | Pression de travail déclarée |
| Éléments de la classe 1 | 3 000 kPa». |

Annexe 4, paragraphe 2, modifier comme suit:

- «2. Classification de l’organe (selon la figure 1 du paragraphe 2):
- Classe 0 pour la partie en contact avec du GPL liquide à une pression supérieure à 3 000 kPa;**
- Classe 1 pour la partie en contact avec du GPL liquide à une pression inférieure ou égale à 3 000 kPa.».**

Annexe 6, paragraphe 2, modifier comme suit:

- «2. Classification de l’organe (selon la figure 1 du paragraphe 2):
- Classe 0: pour la partie en contact avec du GPL à une pression supérieure à 3 000 kPa.
- Classe 1: pour la partie en contact avec du GPL à une pression inférieure ou égale à 3 000 kPa.
- Classe 2: pour la partie en contact avec la pression régulée, sous une pression régulée maximale de 450 kPa en cours de fonctionnement.

Classe 2A: pour la partie en contact avec la pression régulée, sous une pression régulée maximale de 120 kPa en cours de fonctionnement.».

Annexe 7, paragraphe 1.3, modifier comme suit:

«1.3 Pression de classement: 3 000 kPa ou pression de travail déclarée si celle-ci est **supérieure à 3 000 kPa**.».

Annexe 7, paragraphe 3.3, modifier comme suit:

«3.3 Pression de classement: 3 000 kPa ou pression de travail déclarée si celle-ci est **supérieure à 3 000 kPa**.».

Annexe VIII

Proposition d'élaboration d'un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles

Projet de texte du RTM

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2011/2 sont indiquées en caractères gras.

Projet de nouveau règlement technique mondial sur l'emplacement, les moyens d'identification et le fonctionnement des commandes, des témoins et des indicateurs des motocycles

I. Exposé des fondements techniques et des motifs

A. Introduction

1. Le présent projet de règlement technique mondial (RTM) définit les critères relatifs à l'emplacement, aux moyens d'identification et au fonctionnement des commandes, des témoins et des indicateurs présents sur les motocycles, dont le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a établi qu'ils jouaient un rôle essentiel dans la sécurité des véhicules. Il vise à réduire les risques d'accidents dus à la distraction du motocycliste, laquelle pourrait résulter en particulier d'une erreur dans le choix d'une commande en raison notamment de l'absence d'harmonisation, d'un véhicule à l'autre, des représentations graphiques des différents témoins et indicateurs.

2. L'un des principaux objectifs de la présente proposition est de normaliser et d'harmoniser les marquages représentant les commandes, les témoins et les indicateurs. L'une des manières d'y parvenir passe par l'utilisation de symboles. Contrairement aux messages écrits, les symboles ou les pictogrammes présentent le grand avantage, une fois qu'ils sont appris et reconnus par le groupe cible, d'ignorer les barrières linguistiques. Les motocyclistes doivent être en mesure de conduire leur véhicule d'une manière sûre même s'ils ne connaissent pas la langue du pays dans lequel ils se trouvent. Sur un marché mondialisé du motocycle, chacun doit pouvoir reconnaître ces symboles, quel que soit l'environnement linguistique.

3. En outre, certaines Parties contractantes possèdent plusieurs langues officielles, ce qui oblige de présenter les informations concernant la sécurité des motocycles dans chacune de ces langues. Peut alors en découler l'obligation éventuelle soit de doter les véhicules d'un dispositif permettant au conducteur de choisir la langue officielle dans laquelle il souhaite voir s'afficher les informations, soit d'afficher ces informations dans toutes les langues officielles, ce qui poserait des problèmes puisque la surface du tableau de bord est limitée.

4. Les symboles sont un des moyens efficaces de communiquer des informations au conducteur. Ils seront d'autant plus facilement reconnus qu'ils sont identiques sur tous les nouveaux motocycles. Pour le conducteur, une fois connus et reconnus, les symboles

prêtent moins à confusion. Ils devraient en outre permettre de simplifier la conception des motocycles.

5. Toutefois, lors de la transposition du présent Règlement technique mondial dans leur législation nationale, les Parties contractantes peuvent continuer à prescrire l'affichage des mentions écrites qu'elles utilisent actuellement, en **plus des** symboles répertoriés dans le présent Règlement technique mondial. Elles peuvent également définir d'autres prescriptions de fonctionnement que celles figurant dans le présent Règlement technique mondial.

6. Comme cela pourrait conduire à une situation où il existerait trop de variantes, le présent RTM vise à présenter une série restreinte de marquages correspondant au plus grand nombre de commandes possible. Cela ne signifie pas que toutes ces commandes, et leurs prescriptions connexes, qui figurent dans le présent RTM ont force obligatoire. Chaque Partie contractante décide de celles qu'elle souhaite imposer comme telles, par exemple, s'agissant de la couleur et de la présence des témoins à utiliser dans la région concernée, par le biais d'une législation particulière.

7. Les symboles figurant dans le présent Règlement technique mondial sont inspirés de règlements et de normes, notamment la norme ISO 6727 établie par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le présent jeu de symboles a été retenu car c'est celui qui est actuellement utilisé dans le monde entier et accepté par la plupart des constructeurs et des Parties contractantes.

B. Historique

8. Le GRSG a **décidé** qu'il était nécessaire d'harmoniser la manière dont les commandes, les témoins et les indicateurs de motocycles étaient installés et identifiés et de fixer des critères communs, au niveau mondial, d'utilisation des symboles, ce qui justifierait l'élaboration d'un Règlement technique mondial.

C. Examen du contenu du RTM (symboles)

9. Il a été affirmé que certains symboles n'étaient pas immédiatement compréhensibles et que les conducteurs devaient consulter le manuel du propriétaire pour en découvrir la signification. Il est admis que la reconnaissance des symboles concernant la sécurité devrait faire partie du processus d'apprentissage de la conduite d'un motocycle. En normalisant ces symboles à l'échelle mondiale, le GRSG mettrait à la disposition des écoles de conduite et des organismes d'évaluation un outil normalisé qui leur permettrait de former les nouveaux motocyclistes et de contrôler leurs aptitudes. Les motocyclistes seraient informés de la signification des nouveaux symboles au fur et à mesure de leur introduction. En fait, le Règlement technique mondial devrait lui-même contribuer à familiariser les motocyclistes avec les symboles concernant la sécurité. Les Parties contractantes devraient informer leurs populations respectives des prescriptions qui auraient été adoptées.

10. Le GRSG a réussi à obtenir un accord sur les critères relatifs à l'emplacement, le fonctionnement, l'éclairage et la position des commandes et de l'affichage. Il reste à régler les problèmes posés par l'utilisation de certains symboles. Il est proposé d'inclure dans le Règlement technique mondial un tableau où seraient recensées 36 fonctions. La plupart de ces fonctions sont associées à un symbole. D'autres symboles devront être sélectionnés par les Parties contractantes, en fonction de leur validité au regard des motocycles et de leur éventuelle reconnaissance au niveau mondial, pour permettre une plus grande harmonisation des symboles, des témoins et des indicateurs.

D. Règlements, directives et normes internationales facultatives en vigueur

11. Le GRSG a suivi les recommandations qui figurent au paragraphe 4 du document TRANS/WP.29/882. Faute de Règlement CEE annexé à l'Accord de 1958 ou de règlement figurant dans le Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles, le GRSG a examiné les documents suivants:

- Directive 2009/80/CE du Parlement européen et du Conseil, en date du 13 juillet 2009, relative aux moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules automobiles à deux ou trois roues (version codifiée);
- Norme FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety) n° 123: Motorcycle controls and displays (Commandes et affichages des motocycles);
- Règlement n° 123 du Canada sur la sécurité des véhicules automobiles – Commandes et affichages des motocyclettes;
- Article 10 de la réglementation japonaise;
- Article 46 de la réglementation japonaise;
- Règlement CEE n° 60.

12. Le GRSG a en outre examiné le Règlement CEE n° 60, élaboré au titre de l'Accord de 1958, ainsi que les normes facultatives connues sur la question, qui sont énumérées dans la proposition, à savoir:

- ISO 6727-1981 *Véhicules routiers – Motocycles – Symboles utilisés pour les commandes, les indicateurs et les témoins*;
- ISO 9021-1988 *Motocycles – Commandes – Types, emplacements et fonctions*.

13. Tous les règlements et normes volontaires connus en ce qui concerne la question de l'emplacement et de l'identification des commandes, témoins et indicateurs ont été examinés lors de l'élaboration du projet de Règlement CEE. Le GRSG a décidé de s'inspirer des documents et des normes énumérés ci-dessus pour élaborer le nouveau Règlement technique mondial.

E. Incidences réglementaires et rentabilité économique

14. Même s'il n'est pas fait mention ou porté création, dans la présente proposition, d'un quelconque risque quantifiable pour la sécurité des motocycles, le GRSG a estimé qu'il fallait harmoniser les moyens d'identification, le fonctionnement et l'emplacement des commandes, témoins et indicateurs de motocycles.

15. En outre, la distraction du conducteur est la cause de nombreux incidents mettant en jeu des motocycles. En normalisant les commandes, les témoins et les indicateurs, on pourrait réduire cette distraction et améliorer ainsi la sécurité de tous les usagers de la route.

16. Le coût de l'opération serait minime puisque l'ensemble des symboles prescrits dans le Règlement technique mondial sont actuellement tous acceptés par la plupart des Parties contractantes. Le Règlement technique mondial permettrait aux motocyclistes du monde entier de mieux comprendre les symboles concernant la sécurité.

17. L'établissement de dispositions précises sur l'emplacement, le fonctionnement et l'identification des commandes et des témoins est d'une importance suffisante pour justifier l'élaboration de ce Règlement technique mondial. Le Règlement proposé constitue une première étape. Au fur et à mesure que de nouveaux témoins, indicateurs et commandes seront utilisés et connus en tant que tels, ils seront ajoutés à la liste actuelle par

l'intermédiaire de révisions et d'additifs au Règlement technique mondial. Le tableau 1 sera mis à jour périodiquement pour permettre l'incorporation de nouveaux symboles obligatoires, ce qui contribuerait à renforcer l'harmonisation à l'échelle mondiale.

F. Champ d'application

18. Il conviendra de vérifier et d'étudier si le présent Règlement technique mondial peut être appliqué à des catégories de véhicules autres que la catégorie 3-3¹. Les Parties contractantes devraient néanmoins examiner les points susceptibles d'être transposés dans la législation nationale.

II. Texte du Règlement

1. Objet

Le présent Règlement technique mondial énonce les prescriptions applicables à l'emplacement, aux moyens d'identification, à l'éclairage et au fonctionnement des commandes, des témoins et des indicateurs des motocycles. Il vise en outre à définir un ensemble harmonisé de symboles représentant les commandes, les témoins et les indicateurs.

Il vise à garantir l'accessibilité, la visibilité et la reconnaissance des commandes, des témoins et des indicateurs présents sur les motocycles et à faciliter le choix avisé de ces commandes de jour comme de nuit. Le présent Règlement vise aussi à réduire les risques que présentent pour la sécurité la distraction du conducteur et le risque de confusion.

2. Champ d'application

Le présent Règlement technique mondial s'applique aux véhicules à moteur de la catégorie 3-3, telle qu'elle est définie dans la Résolution spéciale n° 1², qui sont conduits sur la voie publique.

3. Définitions

Au sens du présent Règlement technique mondial, on entend par:

- 3.1 «À *proximité*», s'agissant d'un symbole d'identification d'une commande, d'un témoin ou d'un indicateur, le fait que ledit symbole se trouve à proximité immédiate de la commande, du témoin ou de l'indicateur, et qu'aucune autre commande, aucun autre témoin, aucun autre indicateur, aucun autre symbole d'identification ou aucune autre source d'éclairage n'apparaît entre un symbole d'identification et la commande, le témoin ou l'indicateur qu'il représente.

¹ Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (SR.1) (ECE/TRANS/WP.29/1045 et Amend.1).

² Résolution spéciale n° 1 sur les définitions communes des catégories, des masses et des dimensions des véhicules (SR.1) (ECE/TRANS/WP.29/1045 et Amend.1).

- 3.2 «*Espace commun*», une zone où peuvent s'afficher plusieurs témoins, indicateurs, symboles d'identification ou autres messages, mais pas simultanément.
- 3.3 «*Commande*», toute partie du véhicule ou dispositif directement actionné par le motocycliste qui permet de modifier l'état ou le fonctionnement du véhicule ou de l'une quelconque de ses parties.
- 3.4 «*Dispositif*», un élément ou un ensemble d'éléments servant à remplir une ou plusieurs fonctions.
- 3.5 «*Guidon*», toutes les parties de la ou des barres reliées à la tête de fourche, au moyen desquelles on dirige le véhicule.
- 3.6 «*Guidon, côté droit*», toute partie du guidon qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté droit du plan longitudinal médian du véhicule.
- 3.7 «*Guidon, côté gauche*», toute partie du guidon qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté gauche du plan longitudinal médian du véhicule.
- 3.8 «*Guidon, vers l'avant*», toutes les parties du guidon se trouvant du côté du guidon le plus éloigné du conducteur lorsqu'il est assis en position de conduite.
- 3.9 «*Poignée*», la partie du guidon la plus éloignée du centre, par laquelle le conducteur du véhicule tient le guidon.
- 3.10 «*Poignée tournante*», une poignée actionnant un mécanisme fonctionnel du véhicule, qui est libre de tourner autour du guidon lorsque le conducteur du véhicule la manœuvre.
- 3.11 «*Cadre*», toutes parties du cadre, châssis ou berceau du véhicule auxquelles sont fixés le moteur et/ou la transmission, et/ou l'ensemble moteur-transmission lui-même.
- 3.12 «*Cadre, côté gauche*», toute partie du cadre qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté gauche du plan longitudinal médian du véhicule.
- 3.13 «*Cadre, côté droit*», toute partie du cadre qui, vue dans le sens de la marche avant, est située sur le côté droit du plan longitudinal médian du véhicule.
- 3.14 «*Levier*», tout dispositif consistant en un bras articulé sur un pivot, au moyen duquel on actionne un mécanisme fonctionnel quelconque du véhicule.
- 3.15 «*Levier à main*», un levier manœuvré de la main par le conducteur.
Note: Sauf mention contraire, un levier à main s'actionne par compression (c'est-à-dire par déplacement de l'extrémité du levier vers le support), pour le freinage ou le débrayage, par exemple.
- 3.16 «*Levier au pied*», un levier actionné par contact entre le pied du conducteur et un éperon projetant le bras du levier.
- 3.17 «*Pédale*», un levier actionné par contact entre le pied du conducteur et un patin situé sur le levier, placé de telle sorte qu'une pression puisse être exercée sur le bras du levier.
Note: Sauf indication contraire, une pédale s'actionne par pression vers le bas, par exemple pour le freinage.

- 3.18 «*Culbuteur*», un levier pivotant en son centre ou près de celui-ci et doté d'un patin ou d'un éperon à chaque extrémité, actionné par contact entre le pied du conducteur et lesdits patins ou éperons.
- 3.19 «*Repose-pied*», les éléments faisant saillie de part et d'autre du véhicule, sur lesquels le conducteur pose les pieds lorsqu'il est assis en position de conduite.
- 3.20 «*Sens des aiguilles d'une montre*», le sens de rotation de l'élément considéré autour de son axe: selon le mouvement des aiguilles d'une montre lorsqu'il est vu depuis le haut ou depuis l'extérieur.
- 3.21 «*Sens contraire des aiguilles d'une montre*», le sens inverse.
- 3.22 «*Frein combiné*», un système fonctionnel (hydraulique ou mécanique ou les deux) grâce auquel on met en action simultanément au moins partiellement le frein avant et le frein arrière du véhicule par manœuvre d'une seule commande.
- 3.23 «*Indicateur*», un dispositif donnant une information relative au fonctionnement ou à l'état d'un système ou d'une partie d'un système, par exemple le niveau d'un fluide.
- 3.24 «*Témoin*», un signal optique indiquant la mise en action d'un dispositif, un fonctionnement ou un état correct ou défectueux, ou une absence de fonctionnement.
- 3.25 «*Symbole*», un dessin permettant d'identifier une commande, un témoin ou un indicateur.
- 3.26 «*Avertisseur optique*», un projecteur permettant d'effectuer des appels de phare pour donner une indication aux véhicules aval ou arrivant en sens inverse, par exemple lorsqu'un véhicule s'apprête à dépasser un véhicule aval roulant plus lentement que lui.

4. Prescriptions

4.1 Généralités

Si un motorcycle est équipé d'une commande, d'un témoin ou d'un indicateur figurant dans le tableau 1, il doit satisfaire aux prescriptions du présent Règlement technique mondial en ce qui concerne l'emplacement, les moyens d'identification, le fonctionnement, l'éclairage et la couleur de cette commande, de ce témoin ou de cet indicateur.

Pour les fonctions pour lesquelles il n'existe pas de symbole dans le tableau 1, le constructeur peut utiliser un symbole conforme aux normes ISO pertinentes. Faute de tout symbole ISO existant, le constructeur pourrait utiliser un symbole de son cru, pour autant que celui-ci ne risque pas d'être confondu avec un autre symbole du tableau 1.

4.2 Emplacement

4.2.1 Les commandes énumérées dans le tableau 1 doivent être placées de façon à pouvoir être actionnées et à être à la portée du conducteur lorsque celui-ci est assis en position de conduite.

4.2.2 Les témoins et les indicateurs énumérés dans le tableau 1, ainsi que leurs symboles d'identification, doivent être placés de façon à être visibles par le

conducteur lorsque celui-ci est assis en position de conduite, aussi bien de nuit que de jour. Il n'est pas nécessaire que les témoins, les indicateurs et leurs symboles d'identification soient visibles lorsqu'ils ne sont pas en fonction.

- 4.2.3 Sauf dans les cas prévus au paragraphe 4.2.5, les symboles d'identification des commandes, témoins et indicateurs doivent être placés sur ces derniers ou à proximité.

Les commandes des feux de détresse, des feux de croisement, des feux de route, des feux indicateurs de direction, du dispositif d'arrêt du moteur (commande supplémentaire), de l'avertisseur sonore, des freins et de l'embrayage doivent toujours être accessibles au conducteur et commander en priorité les dispositifs susmentionnés, sans que le motocycliste n'ait à lâcher la poignée concernée.

- 4.2.4 Le paragraphe 4.2.3 ne s'applique pas aux commandes multifonctions si la commande est liée à un écran multitâche qui:**

- 4.2.4.1 est visible par le conducteur;**

- 4.2.4.2 décrit la commande à laquelle il est lié;**

- 4.2.4.3 indique tous les systèmes du véhicule qu'il est possible de commander par la commande multifonctions. Les sous-fonctions de ces systèmes n'ont pas à s'afficher sur la première couche de l'écran multitâche; et**

- 4.2.4.4 n'affiche pas les témoins énumérés dans le tableau 1.**

- 4.3 Moyens d'identification

- 4.3.1 Chaque commande, témoin ou indicateur énuméré dans le tableau 1 doit être représenté au moyen du symbole pertinent.**

- 4.3.2 Des symboles, mentions ou abréviations supplémentaires peuvent être utilisés à la discrétion du constructeur, en association avec un quelconque symbole, mention ou abréviation figurant dans le tableau 1.

- 4.3.3 Aucun symbole ni mention ou abréviation complémentaire utilisé par le constructeur ne doit présenter de risque de confusion avec un quelconque symbole défini dans le présent Règlement technique mondial.

- 4.3.4 Si une commande, un indicateur et un témoin sont combinés pour une même fonction, cette combinaison peut être signalée au moyen d'un seul symbole.

- 4.3.5 Tous les symboles d'identification des témoins, indicateurs et commandes présents sur le guidon ou le tableau de bord doivent être placés de manière à être perçus par le conducteur comme étant verticaux, à l'exception du dispositif d'avertissement sonore. Dans le cas d'une commande pivotante pourvue d'une position de mise hors fonction, la présente prescription ne vaut que lorsque la commande est en position de mise hors fonction.

- 4.3.6 Lorsque le véhicule en est équipé, chaque commande de régulation d'une fonction en continu doit être munie de moyens d'identification indiquant les limites de la plage de réglage.






- 4.4 Éclairage




- 4.4.1 Au gré du constructeur, les commandes, les indicateurs ou leurs moyens d'identification peuvent être conçus pour pouvoir être éclairés. Si tel est le cas:



- 4.4.1.1 Les indicateurs tels que le compteur de vitesses et le compte-tours, leurs moyens d'identification et les moyens d'identification des commandes ne doivent pas être éclairés en cas d'appel de phare ou d'allumage des feux de circulation de jour sauf si ces derniers s'allument automatiquement en raison de l'obscurité.**
- 4.4.2 Un témoin doit émettre de la lumière lorsqu'il sert à indiquer un mauvais fonctionnement ou un certain état du véhicule. Il ne doit pas émettre de lumière en toute autre circonstance, hormis en cas de vérification du bon fonctionnement d'une lampe.
- 4.4.3 Au gré du constructeur, les symboles d'identification correspondant aux commandes peuvent être éclairés, **sous réserve des prescriptions du paragraphe 4.4.1.1.**
- 4.5 Couleur
- 4.5.1 La lumière de chaque témoin doit être de la couleur indiquée dans le tableau 1.
- 4.5.2 La couleur des témoins ne figurant pas dans le tableau 1 peut être choisie par le constructeur conformément au paragraphe 4.5.3. La couleur retenue ne doit ni occulter ni modifier les moyens d'identification d'un témoin, d'une commande ou d'un indicateur figurant dans le tableau 1.
- 4.5.3 Il est recommandé de choisir les couleurs selon le code colorimétrique suivant:
- 4.5.3.1 *Rouge*: danger pour les personnes ou dégâts très sérieux immédiats ou imminents aux équipements;
- 4.5.3.2 *Jaune-auto*: prudence, fonctionnement hors des limites normales d'utilisation, mauvais fonctionnement d'un système du véhicule, dommage probable pour le véhicule ou autre condition pouvant entraîner un danger à plus long terme;
- 4.5.3.3 *Vert*: sécurité, condition normale de fonctionnement (sauf si le bleu ou le jaune-auto sont requis en vertu du tableau 1).
- 4.5.4 Tous les symboles servant de moyens d'identification à des témoins, à des commandes ou à des indicateurs doivent être d'une couleur se détachant clairement sur le fond.
- 4.5.5 La partie sombre des symboles peut être remplacée par un simple contour et le contour des symboles peut être rempli.
- 4.6 Dispositif d'affichage commun pour messages variables
- Un espace commun peut être utilisé pour afficher des messages provenant de n'importe quelle source, à condition de satisfaire aux prescriptions suivantes:
- 4.6.1 Les témoins et les indicateurs présents dans l'espace commun doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 4.3, 4.4 et 4.5 et s'éclairer dès que se produit la situation qu'ils ont pour fonction de signaler.
- 4.6.2 Les témoins et les indicateurs énumérés dans le tableau 1 qui sont présents dans l'espace commun doivent s'éclairer dès que se produit une situation qu'ils ont pour fonction de signaler.
- 4.6.3 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4.6.4, 4.6.5 et 4.6.6, lorsque la situation fait que deux messages ou plus doivent apparaître, ceux-ci doivent:





- a) s'afficher alternativement dans l'ordre; ou
 - b) être indiqués par des moyens visibles de telle sorte que le conducteur puisse choisir celui qu'il veut consulter lorsqu'il est assis en position de conduite.
- 4.6.4 Les témoins correspondant à **une défaillance du système de freinage**, aux feux de route et aux indicateurs de direction ne doivent pas apparaître dans un espace commun.
- 4.6.5 Dans une situation qui doit entraîner l'activation de certains témoins (**défaillance du système de freinage**, feux de route et indicateurs de direction), qui sont présents dans un espace commun aux côtés d'autres témoins, les premiers doivent, dans cet espace commun, avoir la priorité sur tout autre élément.
- 4.6.6 Les messages affichés dans l'espace commun doivent pouvoir être **effacés** automatiquement ou par le conducteur. Les témoins correspondant à **une défaillance du système de freinage**, aux feux de route, aux indicateurs de direction et aux dispositifs pour lesquels la couleur rouge est exigée dans le tableau 1 ne doivent pas pouvoir s'éteindre lorsque se produit une situation qui doit entraîner leur mise en fonctionnement.






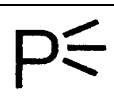
Tableau 1
Symboles représentant les commandes, les témoins et les indicateurs



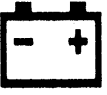

N°	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Symbole	Colonne 3 Fonction	Colonne 4 Emplacement	Colonne 5 Couleur	Colonne 6 Définition	Colonne 7 Fonctionnement
1	Commande supplémentaire d'arrêt du moteur (ARRÊT)		Commande	Située sur le guidon, côté droit	-		Pour l'arrêt du moteur, en remplacement de l'interrupteur d'allumage ou de la commande du décompresseur, le véhicule peut être équipé d'un coupe-circuit électrique d'allumage du moteur (commande supplémentaire d'arrêt du moteur).
2	Commande supplémentaire d'arrêt du moteur (MARCHE)						
3	Contacteur de mise en marche		Commande		-	Dispositif qui permet au moteur de tourner et qui peut aussi permettre le fonctionnement des autres systèmes électriques présents sur un véhicule.	Dans le cas d'un contacteur rotatif, il doit tourner dans le sens des aiguilles d'une montre, de la position «contact coupé» à la position «contact mis».
4	Contacteur de démarreur électrique		Commande		-		
5	Enrichisseur de démarrage manuel		Commande	La commande n'a pas à être visible en position de conduite.	-		
			Témoin		Jaune-auto		
6	Point mort (sélection des rapports)		Témoin		Vert		Le témoin s'allume lorsque le sélecteur de vitesses est au point mort.

N°	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Symbole	Colonne 3 Fonction	Colonne 4 Emplacement	Colonne 5 Couleur	Colonne 6 Définition	Colonne 7 Fonctionnement
7	Commande manuelle d'arrêt d'arrivée de carburant (FERMÉ)		Commande	La commande n'a pas à être visible en position de conduite.		"	<p>La commande doit avoir des positions distinctes pour les positions effectives «FERMÉ», «OUVERT» et «RÉSERVE» (lorsqu'il en existe une).</p> <p>La commande doit être sur la position OUVERT lorsqu'elle est dans la direction aval de l'écoulement du carburant, depuis le réservoir jusqu'au moteur, sur la position FERMÉ lorsqu'elle est dans la direction perpendiculaire à l'écoulement du carburant et sur la position RÉSERVE (le cas échéant) lorsqu'elle est dans la direction amont de l'écoulement du carburant.</p> <p>Dans le cas d'un système équipé d'une telle commande, où l'arrivée de carburant est interrompue lorsque le moteur est éteint, l'emplacement des symboles et des commandes doit être identique à celui indiqué pour la commande manuelle de coupure de l'arrivée de carburant.</p>
8	Commande manuelle d'arrêt d'arrivée de carburant (OUVERT)						
9	Commande manuelle d'arrêt d'arrivée de carburant (RÉSERVE)						
10	Compteur de vitesse		Indicateur				Le cadran doit être éclairé lorsque le feu de position (le cas échéant) ou le projecteur est allumé.

N°	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Symbole	Colonne 3 Fonction	Colonne 4 Emplacement	Colonne 5 Couleur	Colonne 6 Définition	Colonne 7 Fonctionnement
11	Avertisseur sonore (klaxon)		Commande	Sur le guidon, côté gauche pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports mise en action indépendamment de la commande d'embrayage manuelle Cependant, les Parties contractantes peuvent adopter les prescriptions suivantes: sur le guidon, côté droit <i>pour les véhicules équipés d'un sélecteur de vitesses situé sur le guidon, côté gauche et mis en action avec l'embrayage manuel.</i>			Bouton-poussoir
12	Feux de route		Commande	Sur le guidon, côté gauche pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports mise en action indépendamment de la commande d'embrayage manuelle Cependant, les Parties contractantes peuvent adopter les prescriptions suivantes: sur le guidon, côté droit <i>pour les véhicules équipés d'un sélecteur de vitesses situé sur le guidon, côté gauche et mis en action avec l'embrayage manuel.</i>			
			Témoin		Bleu		



N°	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Symbole	Colonne 3 Fonction	Colonne 4 Emplacement	Colonne 5 Couleur	Colonne 6 Définition	Colonne 7 Fonctionnement
13	Feux de croisement		Commande	Sur le guidon, côté gauche pour les véhicules équipés d'une commande de sélection des rapports mise en action indépendamment de la commande d'embrayage manuelle Cependant, les Parties contractantes peuvent adopter les prescriptions suivantes: sur le guidon, côté droit <i>pour les véhicules équipés d'un sélecteur de vitesses situé sur le guidon, côté gauche et mis en action avec l'embrayage manuel.</i>			
			Témoin		Vert		
14	Avertisseur optique		Commande	Adjacent à l'inverseur feu de route/feu de croisement			Cette commande peut être une fonction supplémentaire de l'inverseur feu de route/feu de croisement. Lorsqu'on la lâche, le faisceau doit revenir en mode initial .
15	Feu de brouillard avant		Commande				
			Témoin		Vert		
16	Feu de brouillard arrière		Commande				
			Témoin		Jaune-auto		
17	Indicateurs de direction		Commande	La ou les commandes doivent être situées sur le guidon, bien visibles depuis le siège du conducteur et clairement marquées.			La commande doit être conçue de telle façon que, lorsqu'on la voit depuis le siège du conducteur, la mise en action de la partie gauche ou le déplacement vers la gauche de la commande mette en action les indicateurs de direction du côté

N°	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Symbole	Colonne 3 Fonction	Colonne 4 Emplacement	Colonne 5 Couleur	Colonne 6 Définition	Colonne 7 Fonctionnement
							gauche, et vice versa pour les indicateurs de direction du côté droit.
			Témoin		Vert		Les deux flèches constituent un seul et même symbole. Cependant, s'il existe des commandes ou des témoins séparés pour l'indicateur de direction droit et l'indicateur de direction gauche, les deux flèches peuvent être considérées comme des symboles séparés et être espacées en conséquence.
18	Feux de détresse		Commande				
			Témoin		Rouge	Représenté soit par le clignotement (simultané) des témoins des indicateurs de direction ou par le symbole triangulaire indiqué	
			Témoin		Vert		
19	Feux de position		Commande			Représentés par les symboles indiqués pour les feux de position, l'interrupteur général d'allumage et le feu de stationnement, mais si tous les feux s'allument automatiquement lorsque le véhicule est mis en action, aucune commande des feux de position ou de l'interrupteur général ne doit apparaître.	Dans le cas d'un interrupteur rotatif, la rotation de l'interrupteur dans le sens des aiguilles d'une montre doit allumer, dans l'ordre, les feux de position puis les feux principaux du véhicule. Cette prescription ne doit pas empêcher d'ajouter de nouvelles positions d'interrupteur, à condition de les indiquer clairement.
			Témoin		Vert		
20	Interrupteur général d'éclairage		Commande			Sans préjudice des prescriptions visées au paragraphe 4.4.1.1, la fonction témoin peut être assurée par l'éclairage du	Le commutateur des feux peut être combiné au commutateur d'allumage.
			Témoin		Vert		
21	Feux de stationnement		Commande				
			Témoin		Vert		

N°	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Symbole	Colonne 3 Fonction	Colonne 4 Emplacement	Colonne 5 Couleur	Colonne 6 Définition	Colonne 7 Fonctionnement
						tableau de bord. Si la fonction feu de stationnement est incorporée dans le commutateur d'allumage, l'identification est facultative.	
22	Niveau de carburant		Indicateur				
			Témoin		Jaune-auto		
23	Température du liquide de refroidissement		Indicateur				
			Témoin		Rouge		
24	Charge de la batterie		Indicateur				
			Témoin		Rouge		
25	Huile moteur		Indicateur				
			Témoin		Rouge		
26	Commande du régime du moteur		Commande	Située sur le guidon, côté droit.			Commande manuelle La rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre permet d'accélérer. Dans le sens des aiguilles d'une montre, lorsque l'on desserre la main, la commande doit revenir automatiquement au ralenti, sauf si un dispositif de régulation de la vitesse est activé.
27	Frein de la roue avant		Commande	Situé sur le guidon, côté droit Toutefois, dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage combiné, le frein de la roue avant peut fonctionner en même temps que le frein de la			Levier à main

<i>N°</i>	<i>Colonne 1 Équipement</i>	<i>Colonne 2 Symbole</i>	<i>Colonne 3 Fonction</i>	<i>Colonne 4 Emplacement</i>	<i>Colonne 5 Couleur</i>	<i>Colonne 6 Définition</i>	<i>Colonne 7 Fonctionnement</i>
				roue arrière lorsque le système de freinage combiné est activé.			
28	Commande au pied du freinage de la roue arrière		Commande	Située sur le cadre, côté droit Toutefois, dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage combiné, le frein de la roue arrière peut fonctionner en même temps que le frein de la roue avant lorsque le système de freinage combiné est activé.			Pédale
29	Commande manuelle du freinage de la roue arrière		Commande	Sur le guidon, côté gauche Toutefois, dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage combiné, le frein de la roue arrière peut fonctionner en même temps que le frein de la roue avant lorsque le système de freinage combiné est activé.			Levier à main Non autorisé sur les véhicules à embrayage manuel
30	Frein de stationnement		Commande				Levier à main ou pédale.
31	Embrayage		Commande	Sur le guidon, côté gauche			Levier à main Serrer pour lâcher l'embrayage Les prescriptions ne doivent pas interdire l'utilisation, sur le côté gauche du véhicule, de dispositifs permettant de combiner le fonctionnement de l'embrayage et de la boîte de vitesses.

N°	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Symbole	Colonne 3 Fonction	Colonne 4 Emplacement	Colonne 5 Couleur	Colonne 6 Définition	Colonne 7 Fonctionnement
32	Sélecteur au pied Commande des rapports au pied		Commande	Sur le cadre, côté gauche			<p>Levier au pied ou culbuteur</p> <p>Le déplacement du levier au pied ou de la partie avant du culbuteur vers le haut doit, progressivement, sélectionner des rapports donnant une vitesse croissante en marche avant et, dans le sens inverse, sélectionner des rapports donnant une vitesse décroissante en marche avant. S'il existe une position distincte pour le point mort, elle doit correspondre à la première ou deuxième position dans l'ordre de sélection des vitesses (1-N-2-3-4-... ou N-1-2-3-4-...).</p> <p>Toutefois, les Parties contractantes peuvent adopter les prescriptions et conditions suivantes:</p> <p><i>Sur les véhicules d'une cylindrée inférieure à 200 cc, il est possible de monter des transmissions permettant les changements de rapports suivants:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotation (N-1-2-3-4-5-N-1) • Inversion, où le déplacement du levier au pied ou de la partie avant du culbuteur doit progressivement sélectionner les rapports: <ul style="list-style-type: none"> • vers le haut pour un rapport moins élevé, et • vers le bas, pour le passage à un rapport plus élevé.

<i>N°</i>	<i>Colonne 1 Équipement</i>	<i>Colonne 2 Symbole</i>	<i>Colonne 3 Fonction</i>	<i>Colonne 4 Emplacement</i>	<i>Colonne 5 Couleur</i>	<i>Colonne 6 Définition</i>	<i>Colonne 7 Fonctionnement</i>
33	Sélecteur manuel Commande manuelle des rapports		Commande	Sur le guidon, côté gauche			Si la commande fonctionne par rotation de la poignée, la rotation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre doit, progressivement, sélectionner des rapports donnant une vitesse croissante en marche avant, et dans le sens inverse, sélectionner des rapports donnant une vitesse décroissante en marche avant. S'il existe une position distincte pour le point mort, elle doit correspondre à la première position dans l'ordre de sélection des rapports (N-1-2-3-4-...).
34	Mauvais fonctionnement du système antiblocage des freins		Témoin		Jaune-auto		
35	Voyant indiquant un mauvais fonctionnement lié aux émissions		Témoin		Jaune-auto	À utiliser pour indiquer une défaillance de la chaîne d'alimentation susceptible d'avoir une incidence sur les émissions	

Projet de rapport sur la proposition d'élaboration d'un RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles (Accord de 1998)

Le document GRSG-100-29 a été adopté tel qu'il est présenté ci-dessous.

I. Exposé des fondements techniques et des motifs

A. Introduction

1. Remarquons tout d'abord que de nombreux accidents sont dus à un manque d'attention du conducteur, par exemple à cause des informations confuses qui s'affichent dans son champ de vision et de la difficulté qu'il rencontre à reconnaître, localiser et à actionner les commandes nécessaires à la conduite de son véhicule.
2. Le RTM a pour objet de réduire le nombre d'accidents causés par un manque d'attention du conducteur. Plus précisément, la proposition vise à réduire le nombre d'accidents dus au mauvais choix d'une commande ou à l'absence d'harmonisation des représentations graphiques des témoins et des indicateurs.
3. Les motocycles neufs vendus dans les pays autorisant la vente de motocycles homologués dans différentes juridictions ne sont pas nécessairement équipés des mêmes témoins et des mêmes moyens d'identification des commandes. Les conducteurs ont donc besoin d'un temps d'apprentissage pour pouvoir interpréter correctement les messages affichés au tableau de bord et s'habituer aux commandes. Au cours de cette période, leur attention est partagée entre la tâche de plus en plus difficile de la conduite, la reconnaissance des commandes et la compréhension des témoins censés «faciliter» la conduite.
4. Un des principaux objectifs du projet de RTM est de normaliser et d'harmoniser les moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs, par exemple grâce à des symboles. Le principal avantage des symboles, ou des pictogrammes, par rapport aux mots, est qu'une fois qu'ils ont été appris et sont reconnus par le groupe cible, ils ignorent les barrières linguistiques. En effet, les conducteurs doivent être en mesure de conduire leur motocycle en toute sécurité même s'ils ne comprennent pas la langue du pays qu'ils visitent. Dans un marché mondialisé de l'automobile, chacun doit pouvoir reconnaître ces symboles quel que soit l'environnement linguistique.
5. En outre, certaines Parties contractantes ont plus d'une langue officielle et leur législation exige que les renseignements relatifs à la sécurité soient présentés dans toutes ces langues officielles. Dans ce cas, il faut soit que le conducteur puisse choisir la langue d'affichage, soit afficher les informations dans toutes les langues officielles, ce qui serait difficile compte tenu de la surface limitée du tableau de bord.
6. Le présent RTM vise à harmoniser les prescriptions relatives aux moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs des motocycles ainsi que les modalités de leur installation.
7. Le RTM proposé s'appliquerait à tous les motocycles routiers. Il énoncerait des prescriptions relatives à l'emplacement, aux moyens d'identification, au fonctionnement, à la couleur et à l'éclairage des commandes, des témoins et des indicateurs placés sur les motocycles. En outre, il définirait un ensemble de symboles correspondant aux commandes, témoins et indicateurs.

8. Il vise en outre à garantir l'accessibilité, la visibilité et la clarté des commandes, des témoins et des indicateurs présents sur les motocycles et à aider le conducteur à choisir la bonne commande, aussi bien de jour que de nuit. Il vise en outre à réduire les risques d'accident qui peuvent se produire lorsque le conducteur ne peut se concentrer sur sa conduite parce qu'il n'a pas choisi la bonne commande.

9. Une fois que le RTM aura été transposé dans leurs législations nationales, les Parties contractantes pourront continuer à laisser le choix entre messages et symboles, voire entre d'autres symboles, messages et prescriptions de fonctionnement ne figurant pas dans le RTM.

10. Le présent RTM s'inspire des règlements en vigueur énumérés ci-après, dont il reprend les éléments communs, afin d'être rapidement accepté.

11. Le présent RTM est actuellement applicable aux seuls véhicules de la catégorie L 3-3, uniquement aux fins d'harmonisation des symboles représentant les commandes, les témoins et les indicateurs. Une fois le RTM en vigueur, il est prévu d'envisager son extension à d'autres véhicules de la catégorie L.

12. Il s'agit d'une première étape vers l'harmonisation; de nouvelles commandes, de nouveaux témoins et de nouveaux indicateurs seront ajoutés à la liste au fur et à mesure que leur utilisation se développera.

B. Règlements et normes internationales facultatives en vigueur

13. Le Groupe de travail a suivi les recommandations du paragraphe 4 du document TRANS/WP.29/882. En l'absence de règlement technique dans le Recueil des Règlements techniques mondiaux admissibles, le Groupe de travail a examiné les documents suivants:

- Directive 2009/80/CE du Parlement européen et du Conseil, en date du 13 juillet 2009, relative aux moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules automobiles à deux ou trois roues (version codifiée);
- Norme FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety) n° 123: Motorcycle controls and displays (commandes et affichages des motocycles);
- Règlement n° 123 du Canada sur la sécurité des véhicules automobiles – Commandes et affichages des motocycles;
- Article 10 de la réglementation japonaise;
- Article 46 de la réglementation japonaise;
- Règlement CEE n° 60 (relevant de l'Accord de 1958).

14. Le Groupe de travail a en outre examiné les normes facultatives dans ce domaine, à savoir:

- La norme ISO 6727-1981 – Véhicules routiers – Motocycles: symboles utilisés pour les commandes, les indicateurs et les témoins;
- Norme ISO 9021-1988 – Motocycles – Commandes: types, emplacements et fonctions.

15. Les règlements et les normes facultatives ci-dessus, qui portent sur le montage et les moyens d'identification des commandes, des témoins et des indicateurs ont servi à l'élaboration du RTM.

16. Les symboles sont un moyen efficace de renseigner le conducteur. Ils seront d'autant plus facilement reconnaissables qu'ils seront identiques sur tous les motocycles neufs. Pour

le conducteur, une fois connus et reconnus, les symboles prêtent moins à confusion; en outre, ils devraient contribuer à simplifier la conception des motocycles.

17. Le présent RTM vise à réduire la diversité des commandes en englobant le maximum de modèles différents. Cela ne signifie pas que toutes les commandes énumérées dans le RTM et les prescriptions les concernant soient obligatoires. Il appartiendra à chaque Partie contractante de décider quelles sont les commandes obligatoires et quelles sont les prescriptions auxquelles elles doivent satisfaire et, par exemple, d'adopter une législation appropriée.

C. Historique du RTM

18. La proposition visant à établir le RTM a été adoptée par le Comité exécutif (AC.3) relevant de l'Accord mondial de 1998, à sa vingt-cinquième session, en mars 2009. Elle est décrite dans le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/22 (qui est joint en annexe au RTM conformément au paragraphe 6.2.7 de l'Accord).

19. L'Italie a décidé de parrainer la proposition de RTM et en 2008 l'IMMA a entrepris une étude pour comparer les symboles utilisés respectivement dans les automobiles et sur les motocycles, pour savoir si les conducteurs reconnaissaient lesdits symboles et quelles étaient les pratiques des constructeurs.

20. Les résultats de ladite étude ont été présentés respectivement à la quatre-vingt-quinzième session du GRSG et à la 139^e session du WP.29. Il est ressorti de l'étude que les symboles répertoriés par l'IMMA étaient utilisés dans le monde entier, ce qui justifie leur présence dans le RTM, alors que les symboles en usage uniquement dans certaines régions pourraient faire l'objet d'amendements futurs du RTM.

21. L'étude concluait en outre que plusieurs Parties contractantes autorisaient le remplacement de symboles par des inscriptions mais que cette pratique ne devait pas être affectée par l'adoption du RTM.

22. Le premier examen approfondi, fondé sur le document comparatif établi par l'IMMA, a eu lieu lors de la quatre-vingt-dix-septième session du Groupe de travail.

23. Le Groupe de travail, à sa quatre-vingt-dix-septième session, a proposé la création d'un groupe informel des commandes, témoins et indicateurs des motocycles, qui serait présidé par l'Italie et dont le secrétariat serait assuré par l'IMMA. Ses réunions seraient ouvertes à toutes les parties intéressées. Le groupe informel comptait des représentants du Canada, de l'Inde, du Japon, de la Corée, des États-Unis, de la Commission européenne et l'IMMA.

D. Base réglementaire de l'élaboration du RTM

24. Le RTM a été élaboré par le groupe informel des commandes, des témoins et des indicateurs qui relève du Groupe de travail.

25. Le groupe informel s'est réuni pour la première fois en avril 2010 afin de définir son mandat et son règlement intérieur. Ceux-ci ont ensuite été soumis pour approbation à la quatre-vingt-dix-huitième session du Groupe de travail. À l'instar de ce qui s'était fait pour un RTM analogue sur les véhicules, il a été décidé que seuls les symboles communs aux Parties contractantes seraient inclus dans la première mouture du RTM.

26. Le groupe informel s'est fixé un calendrier qui prévoyait que le RTM serait soumis au WP.29 aux fins d'adoption en mars 2011. Ce calendrier n'a pu malheureusement être

respecté étant donné que la collecte et l'examen des observations ont pris plus de temps que prévu.

27. Un des principaux objectifs du RTM est toujours de s'assurer que les motocycles portant uniquement des symboles sont autorisés dans les pays où il est prescrit que les motocycles doivent porter à la fois des symboles et des inscriptions. Le groupe informel a noté que l'existence du RTM ne réduirait en rien la possibilité pour les Parties contractantes d'autoriser les motocycles portant des inscriptions plutôt que des symboles ou les deux à la fois sur leur territoire, pour autant que les motocycles conformes au RTM soient aussi acceptés.

28. En outre, plusieurs administrations ont demandé que plusieurs solutions soient proposées pour l'emplacement des commandes. Le groupe informel a noté que si tel était le cas, cela n'irait pas dans le sens d'une harmonisation et réduirait en outre la sécurité étant donné que les conducteurs risqueraient de ne plus retrouver la commande qu'ils cherchent. Cependant, dans les cas limités où des solutions techniques empêcheraient physiquement le conducteur d'actionner plusieurs commandes en même temps, d'autres emplacements seraient prévus.

29. Le RTM a été élaboré pendant et entre trois réunions du groupe informel et a été approuvé par le Groupe de travail à sa 100^e session.

E. Incidence réglementaire et rentabilité économique

30. Même s'il n'est pas fait mention dans le RTM d'un quelconque risque quantifiable pour la sécurité des motocycles, le Groupe de travail a estimé qu'il fallait harmoniser les moyens d'identification, le fonctionnement et l'emplacement des commandes, témoins et indicateurs des motocycles.

31. La distraction du conducteur est la cause de nombreux accidents de motocycles. En normalisant les commandes, les témoins et les indicateurs, on pourrait réduire cette distraction et améliorer ainsi la sécurité de tous les usagers de la route.

32. Le coût de l'opération serait minime puisque l'ensemble des symboles prescrits dans le Règlement technique mondial sont actuellement tous acceptés par la plupart des Parties contractantes. Le Règlement technique mondial permettrait aux motocyclistes du monde entier de mieux comprendre les symboles concernant la sécurité.

33. La définition de l'emplacement, du fonctionnement et des moyens d'identification des commandes et des témoins suffit à justifier le RTM. Ce RTM n'est qu'une première étape. En effet, au fur et à mesure que de nouveaux témoins, indicateurs et commandes seront utilisés et connus, ils seront ajoutés à la liste actuelle par l'intermédiaire de révisions et d'additifs au RTM.

Annexe IX

Groupes informels relevant du GRSG

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Systèmes de surveillance par caméra (CMS)	M. H. Jongenelen (Pays-Bas) Tél.: +31 79 345 8268 Télécopie: +31 79 345 8041 Courrier électronique: hjongenelen@rdw.nl	
Portes de service, fenêtres et issues de secours des autobus et des autocars (SDWEE)	M. J. Kownacki (Pologne) Tél.: +48 22 811 2510 Télécopie: +48 22 811 4062 Courrier électronique: jerzy.kownacki@its.waw.pl	M. O. Fontaine (OICA) Tél.: +33 1 43 59 00 13 Télécopie: +33 1 45 63 84 41 Courrier électronique: ofontaine@oica.net
Vitrages en plastique	M. K. Preusser (Allemagne) Tél: +49 230 443 623 Télécopie: +49 230 446 7544 Courrier électronique: dr.klaus.preusser@t-online.de	M. O. Fontaine (OICA) Tél.: +33 1 43 59 00 13 Télécopie: +33 1 45 63 84 41 Courrier électronique: ofontaine@oica.net
RTM sur les commandes, les témoins et les indicateurs des motocycles	M. A. Erario (Italie) Tél: +39 06 4158 6228 Télécopie: +39 06 4158 3253 Courrier électronique: antonio.erario@mit.gov.it	M. R. Choda (IMMA) Tél: +41 22 920 21 20 Télécopie: +41 22 920 21 21 Courrier électronique: ravchoda@immamotorcycles.org