


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

**Rapport du Groupe de travail en matière de roulement et de
freinage sur sa soixante-septième session (2-5 février 2010)**

Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--|--------------------|-------------|
| I. Participation | 1–2 | 3 |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)..... | 3 | 3 |
| III. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et d'alerte en cas de franchissement de ligne..... | 4 | 3 |
| IV. Règlements n ^{os} 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour) | 5–19 | 4 |
| A. Signal d'arrêt d'urgence (point 3 a) de l'ordre du jour)..... | 5 | 4 |
| B. Attelage secondaire pour les remorques non freinées (point 3 b) de l'ordre du jour)..... | 6 | 4 |
| C. Frein de stationnement pour remorques (point 3 c) de l'ordre du jour)..... | 7–10 | 4 |
| D. Précisions (point 3 d) de l'ordre du jour)..... | 11–13 | 5 |
| E. Contrôle électronique de la stabilité (point 3 e) de l'ordre du jour)..... | 14–17 | 6 |
| F. Autres questions (point 3 f) de l'ordre du jour)..... | 18–19 | 7 |
| V. Freinage des motocycles (point 4 de l'ordre du jour) | 20 | 7 |
| VI. Règlement n ^o 55 (Attelages mécaniques) (point 5 de l'ordre du jour)..... | 21–22 | 8 |
| VII. Règlement n ^o 90 (Garnitures de frein de rechange) (point 6 de l'ordre du jour)..... | 23–25 | 8 |
| VIII. Règlement n ^o 79 (Mécanisme de direction) (point 7 de l'ordre du jour)..... | 26 | 9 |
| IX. Règlement n ^o 89 (Dispositifs limiteurs de vitesse) (point 8 de l'ordre du jour)..... | 27 | 9 |
| X. Pneumatiques (point 9 de l'ordre du jour) | 28–36 | 9 |

| | | | |
|---------|---|-------|----|
| A. | Harmonisation des Règlements concernant les pneumatiques (point 9 a) de l'ordre du jour)..... | 28 | 9 |
| B. | Règlements n ^{os} 30 et 54 (Pneumatiques) (point 9 b) de l'ordre du jour) | 29 | 10 |
| C. | Règlement n ^o 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles) (point 9 c) de l'ordre du jour)..... | 30 | 10 |
| D. | Règlement n ^o 124 (Roues de remplacement) (point 9 d) de l'ordre du jour) | 31 | 10 |
| E. | Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (point 9 c) de l'ordre du jour) | 32 | 10 |
| F. | Règlement n ^o 117 (Bruit de roulement des pneumatiques et adhérence sur sol mouillé) (point 9 f) de l'ordre du jour)..... | 33–35 | 11 |
| G. | Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 9 g) de l'ordre du jour) | 36 | 11 |
| XI. | Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)..... | 37 | 12 |
| A. | Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 10 a) de l'ordre du jour) | 37 | 12 |
| XII. | Ordre du jour provisoire de la prochaine session | 38 | 12 |
| Annexes | | | |
| I. | Liste des documents informels distribués sans cote au cours de la soixante-septième session (GRRF-67-...)..... | | 13 |
| II. | Proposition d'amendements au Règlement n ^o 13-H (signal de freinage d'urgence)..... | | 16 |
| III. | Mandat et Règlement intérieur du groupe informel chargé d'étudier une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC), dépendant du GRRF | | 18 |
| IV. | Proposition d'amendements au Règlement n ^o 124 (roues de remplacement) | | 19 |
| V. | Proposition d'amendements au Règlement n ^o 90 (garniture de frein de rechanges) | | 21 |
| VI. | Proposition d'amendements au Règlement n ^o 124 (roues de remplacement) | | 22 |
| VII. | Proposition d'amendements au Règlements n ^o 64 (roues de secours à usage temporaire) | | 28 |
| VIII. | Groupes informels du GRRF | | 30 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-septième session du 2 au 5 février 2010, sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690, tel qu'amendé), des experts des pays suivants y ont participé: Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse. Y ont également participé des représentants de la Commission européenne (CE), 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) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi présents, sur invitation spéciale du Président: Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechangeurs de pneumatiques (BIPAVER), Comité de liaison des carrossiers et constructeurs de remorques (CLCCR), European Tuning Organization (ETO), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM) et Transportation Technical Supervision (TDT).

2. On trouvera à l'annexe I du présent rapport la liste des documents distribués sans cote au cours de la session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/1 et document informel GRRF-67-01.

3. Le GRRF a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/1), ainsi que l'ordre d'examen des divers points (document GRRF-67-01).

III. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et d'alerte en cas de franchissement de ligne (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: documents informels GRRF-67-04 et GRRF-67-20.

4. Le Président du groupe informel chargé de la question des systèmes automatiques de freinage d'urgence et d'alerte en cas de franchissement de ligne (AEBS/LDW) a rendu compte des progrès accomplis par le groupe dans ses travaux (GRRF-67-04). Il a annoncé qu'une proposition relative aux systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne devait être soumise au GRRF pour examen à sa session de septembre 2010, sur la base du document GRRF-67-20, et a ajouté qu'il était nécessaire de mener des discussions supplémentaires au sujet des systèmes automatiques de freinage d'urgence. Le GRRF a confirmé sa préférence pour l'option consistant à inclure les nouvelles prescriptions concernant les systèmes automatiques de freinage d'urgence et d'alerte de franchissement de ligne dans de nouveaux règlements autonomes, afin de donner aux Parties contractantes plus de latitude pour l'adoption de ces technologies nouvelles. Le Groupe de travail a noté que ce choix d'approche réglementaire était compatible avec l'échéancier prévu (février 2011), à condition d'organiser un plus grand nombre de réunions informelles pour les systèmes de freinage d'urgence. Il a en outre estimé qu'aucune disposition préliminaire (transitoire) n'était nécessaire pour les nouveaux règlements. Le Groupe de travail a décidé

d'organiser une réunion du groupe informel AEBS/LDW le lundi précédant sa prochaine session, prévue en septembre 2010.

IV. Règlements n^{os} 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour)

A. Signal d'arrêt d'urgence (point 3 a) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10/Corr.1 et documents informels GRRF-66-25 et GRRF-67-22.

5. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-67-22 remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10 et son rectificatif 1 relatifs à l'allumage des feux stop lorsque le système de freinage électrique par récupération produit une certaine décélération. Le GRRF a adopté le document GRRF-67-22 tel que reproduit dans l'annexe II du présent rapport et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 11 au Règlement n° 13-H (voir le paragraphe 13). L'expert de l'OICA a retiré le document GRRF-66-25 et s'est dit prêt à établir une proposition révisée pour examen par le GRRF à sa session de septembre 2010.

B. Attelage secondaire pour les remorques non freinées (point 3 b) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12.

6. L'expert du Royaume-Uni a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12 avait pour objet de transférer du Règlement n° 13 au Règlement n° 55 les prescriptions relatives à l'attelage secondaire pour les remorques légères. Ce document a été examiné en lien avec le point 5 de l'ordre du jour. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12 sans modifications et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 5 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir les paragraphes 7, 8, 9, 12, 13 et 15).

C. Frein de stationnement pour remorques (point 3 c) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/2, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/5, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/11 et documents informels GRRF-67-06, GRRF-67-06-Rev.1 et GRRF-67-08.

7. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRRF-67-06-Rev.1, remplaçant les documents GRRF-67-06, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/2, dans lequel il était proposé d'autoriser l'homologation de type des remorques de la catégorie O₃ sur la base des résultats de l'essai du type III. Le GRRF a adopté le document GRRF-67-06-Rev.1 tel que reproduit dans l'annexe III du présent rapport et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 5 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir les paragraphes 6, 8, 9, 12, 13 et 15).

8. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/5, qui décrit une méthode de calcul permettant de vérifier que le couple de freinage du frein de stationnement de la remorque est également réparti entre les roues de part et d'autre du ou des essieux. Le GRRF a adopté ce document tel que modifié ci-après et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 5 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir les paragraphes 6, 7, 9, 12, 13 et 15).

Page 3, annexe 12, nouveau paragraphe 8.1.2, quatrième ligne

Modification sans objet dans la version française.

9. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/7, dans lequel ont été revues les conditions d'actionnement des freins à ressort en cas de perte de pression dans le système de freinage de service d'une remorque non attelée. Le GRRF a approuvé la proposition d'amélioration du texte formulée par l'expert de la CLEPA dans le document GRRF-67-08 et a par conséquent adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/7, tel que modifié ci-après, et prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 5 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir les paragraphes 6, 7, 8, 12, 13 et 15).

Annexe 8, nouveau paragraphe 2.8, modifier comme suit:

«2.8 Les remorques qui utilisent les **réserves d'énergie** du système de freinage de service pour satisfaire ... en position desserrée (ou que les freins à ressort ne sont pas actionnés):

- a) Lorsque les réserves d'énergie du frein de service diminuent jusqu'à atteindre une pression qui reste au moins égale à **280 kPa, la pression dans la chambre de compression doit s'abaisser à 0 kPa pour que les freins à ressort soient actionnés à fond. Cette prescription est considérée comme respectée si la pression dans la réserve d'énergie du frein de service est maintenue à un niveau constant de 280 kPa;**
- b) Une diminution de la pression dans la réserve d'énergie du système de freinage de service entraîne...».

10. L'expert de la CLEPA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/11 et s'est dit prêt à établir, en vue de la prochaine session du GRRF, en septembre 2010, une proposition révisée visant à étendre le domaine d'application de l'annexe 20 du Règlement n° 13 aux remorques comportant plus de trois essieux.

D. Précisions (point 3 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/13, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/16, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17 et documents informels GRRF-67-23, GRRF-67-23-Rev.1, GRRF-67-29 et GRRF-67-31.

11. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-67-23-Rev.1, remplaçant les documents GRRF-67-23 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/3 et tendant à modifier le Règlement n° 13 de sorte qu'une remorque équipée d'une ligne de commande électrique freine systématiquement lorsque le conducteur actionne le système de freinage. Un certain nombre d'experts ont demandé des éléments de justification complémentaires pour cette proposition (c'est-à-dire des exemples). Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de la question sur la base d'une proposition révisée devant être établie par l'expert de la CLEPA.

12. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/13, proposant de formuler de manière plus claire le texte relatif à une défaillance de la transmission de commande électrique et du système ABS. Le GRRF a adopté ce document, tel que modifié ci-après (voir également la proposition de synthèse dans le document GRRF-67-29), et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 5 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir les paragraphes 6, 7, 8, 9, 13 et 15).

Page 2, deuxième et troisième lignes

Remplacer 5.2.1.23 par 5.1.2.23.

Page 2, amendement au paragraphe 5.2.1.29.2, première ligne

Supprimer À l'exception des véhicules de la catégorie N₁,

13. L'expert des Pays-Bas a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/16 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17 tendant à uniformiser les vitesses d'essai maximales prescrites respectivement dans les Règlements n°s 13 et 13-H. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/16 sans modifications et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 5 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir les paragraphes 6, 7, 8, 9, 12 et 15). Le Groupe de travail a adopté le document GRRF-67-31, remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17, et a prié le secrétariat de le soumettre tel que reproduit ci-après au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 11 au Règlement n° 13-H (voir le paragraphe 5).

Annexe 3, paragraphe 1.2.9, modifier comme suit:

«1.2.9 Pour les véhicules visés au paragraphe 1.2.8 ci-dessus, équipés d'un système de freinage électrique par récupération de la catégorie A, des essais de comportement doivent être effectués sur une piste à faible coefficient d'adhérence (telle qu'elle est définie au paragraphe 5.2.2 de l'annexe 6) **à une vitesse égale à 80 % de la vitesse maximale mais ne dépassant pas 120 km/h, pour vérifier que la stabilité est préservée.**».

E. Contrôle électronique de la stabilité (point 3 e) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/8, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12/Corr.1 et documents informels GRRF-67-05, GRRF-67-11, GRRF-67-17, GRRF-67-21 et GRRF-67-30.

14. Le GRRF a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/8 et GRRF-67-17 relatifs au témoin à utiliser pour la fonction de stabilité du véhicule. Il a décidé que la prescription concernant ce témoin devait être incorporée dans le Règlement n° 121 (emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) plutôt que dans le Règlement n° 13. L'expert du Royaume-Uni s'est dit prêt à établir le projet de proposition correspondant pour le Règlement n° 121, en vue de son examen par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) à sa session de mai 2010.

15. L'experte du CLCCR a présenté le document GRRF-67-11, dans lequel il est proposé de dispenser les commerces ambulants de l'obligation de respecter les prescriptions concernant le contrôle de la stabilité. Elle a expliqué que ce document remplaçait les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/12/Corr.1. Le GRRF a adopté le document GRRF-67-11 tel que modifié ci-après et a prié le

secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que partie du projet de complément 5 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir les paragraphes 6, 7, 8, 9, 12 et 13).

Paragraphe 5.2.1.32, note de bas de page 12, modifier comme suit:

«12/ Les véhicules tout-terrain, les véhicules spéciaux (par exemple, les engins mobiles montés sur un châssis de véhicule non normalisé, les grues mobiles, les véhicules à propulsion hydrostatique sur lesquels le système hydraulique sert aussi au freinage et à des fonctions auxiliaires **et les véhicules de la catégorie N₂ dont la masse brute est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, qui sont montés sur un châssis surbaissé non normalisé, qui ont plus de deux essieux et qui sont équipés d'une transmission hydraulique**), les autobus de la classe I et de la classe A des catégories M₂ et M₃, les autobus et les autocars articulés, et les tracteurs de la catégorie N₂ pour semi-remorque dont la masse brute est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes sont dispensés de l'obligation de respecter la présente prescription.»

16. Le GRRF a rappelé que le WP.29 avait donné son accord pour l'établissement d'un groupe informel chargé d'étudier une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC) comparable à celle utilisée pour les composants du système de freinage des remorques. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-67-05 relatif aux principales questions que devait aborder le groupe. Le GRRF a décidé que le groupe serait présidé par M. Loccufier (Belgique) et la CLEPA a proposé de fournir des services de secrétariat. Le GRRF a examiné les projets de mandat et de règlement intérieur (document GRRF-67-30) et les a adoptés tels qu'ils sont reproduits dans l'annexe IV.

17. Le GRRF n'a pas eu le temps d'examiner le document GRRF-67-21 dans lequel il était proposé d'harmoniser les textes du Règlement technique mondial (RTM) n° 8 et des Règlements n°s 13 et 13-H, et a décidé de le conserver à l'ordre du jour en tant que document de référence en vue de son examen à la session de septembre 2010. Le Président du GRRF a rappelé que, pour adopter un amendement à un RTM, il fallait suivre la même procédure que pour adopter un nouveau RTM.

F. Autres questions (point 3 f) de l'ordre du jour)

Documents: documents informels GRRF-67-15, GRRF-67-18 et GRRF-67-32.

18. L'expert de la Suède a présenté les documents GRRF-67-15 et GRRF-67-32 dans lesquels étaient demandées des directives concernant les dispositifs d'attelage entièrement automatiques (FACS). Le GRRF a approuvé dans le principe l'élaboration de prescriptions harmonisées pour ces dispositifs et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition concrète établie par la Suède.

19. L'expert de l'Inde a présenté le document GRRF-67-18 qui apportait des éclaircissements au texte du Règlement n° 13-H. Le GRRF a décidé d'examiner en détail ce document à sa session et a prié le secrétariat de le publier sous une cote officielle.

V. Freinage des motocycles (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/14 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/15.

20. L'expert du Canada a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/14 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/15 qui apportaient des éclaircissements au RTM n° 3 et au Règlement n° 78 respectivement, de façon à maintenir la cohérence entre les deux

textes. Le GRRF a adopté les deux documents sans modifications et a prié le secrétariat de les soumettre au WP.29, à l'AC.1 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que rectificatif 2 au RTM n° 3 et que rectificatif 2 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 78, respectivement. Le Président du GRRF a décidé d'informer le WP.29 et l'AC.3, à leurs sessions de mars 2010, de la publication attendue du rectificatif au RTM n° 3.

VI. Règlement n° 55 (Attelages mécaniques) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32 et documents informels GRRF-66-20 et GRRF-67-27.

21. L'expert du Royaume-Uni a rappelé que, dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32, il était proposé de rendre obligatoire la présence d'un point ou d'un dispositif d'attelage secondaire sur les remorques non freinées de la catégorie O₁ (voir également le point 3 b) de l'ordre du jour). À l'issue d'un débat, le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32 tel que modifié ci-après et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 55. L'expert de l'Allemagne a en conséquence retiré les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 et GRRF-66-20.

Page 2, amendement à l'annexe 5, paragraphe 2.1

À la suite de Les têtes d'attelage, ajouter prévues pour une force de traction pouvant aller jusqu'à 800 kg et

22. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-67-27 démontrant que, lorsque les prescriptions actuelles étaient respectées, un attelage secondaire pouvait ne pas empêcher le timon de la remorque de toucher le sol dans certaines circonstances. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, en septembre 2010, sur la base d'une proposition concrète établie conjointement par l'OICA et la CLEPA.

VII. Règlement n° 90 (Garnitures de frein de rechange) (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/6, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 et documents informels GRRF-67-02, GRRF-67-13, GRRF-67-14-Rev.1 et GRRF-67-24.

23. Le GRRF a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 tendant à introduire les disques et tambours de frein de rechange dans le domaine d'application du Règlement n° 90. Il a approuvé les modifications apportées à ce texte par le secrétariat, dans le document GRRF-67-02, afin de clarifier le domaine d'application et les dispositions transitoires du Règlement. En particulier, le GRRF a estimé que les disques et tambours d'origine destinés à la réparation du véhicule ne devaient pas faire l'objet d'une homologation de type, puisqu'ils étaient couverts par l'homologation du système de freinage d'origine, et qu'ils devaient donc manifestement être exclus du domaine d'application du Règlement. Le GRRF a donc décidé de supprimer les crochets utilisés au paragraphe 1.2 du document GRRF-67-02. En outre, il a exprimé sa préférence pour l'adoption des dispositions du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 en

tant que nouvelle série d'amendements. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pas pu examiner en détail le document GRRF-67-14-Rev.1, soumis par la CLEPA. L'expert de la CLEPA a proposé d'établir une proposition révisée tenant compte des amendements convenus mentionnés ci-dessus. Le GRRF a décidé d'examiner une dernière fois la question à sa prochaine session et a prié le secrétariat d'établir une version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 comportant les modifications proposées dans le document GRRF-67-02. Le Groupe de travail a en outre décidé de poursuivre à sa prochaine session l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25 et GRRF-67-24 et a prié le secrétariat de publier ce dernier sous une cote officielle.

24. L'expert du Royaume-Uni a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 et GRRF-67-13, mettant à jour dans le Règlement n° 90 les références à la norme ISO 6310 et aux Règlements n°s 13 et 13-H. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 tel que modifié dans l'annexe V du présent document et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement n° 90.

25. L'expert de l'ETO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/6 dans lequel il était proposé de préciser que les pièces spéciales devaient continuer de faire l'objet d'une homologation de type à l'échelle nationale. Le GRRF a estimé que cette précision n'était pas nécessairement utile sachant que les pièces visées étaient déjà exclues du domaine d'application du Règlement et qu'elles ne faisaient pas nécessairement l'objet d'une homologation de type au plan national.

VIII. Règlement n° 79 (Mécanisme de direction) (point 7 de l'ordre du jour)

26. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été communiquée au titre de ce point et a décidé de le retirer de l'ordre du jour de sa prochaine session.

IX. Règlement n° 89 (Dispositifs limiteurs de vitesse) (point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/4.

27. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/4 ayant pour objet d'étendre le domaine d'application du Règlement n° 89 aux véhicules de la catégorie M₂. Le GRRF a adopté le document sans modifications et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que complément 2 au Règlement n° 89.

X. Pneumatiques (point 9 de l'ordre du jour)

A. Harmonisation des Règlements concernant les pneumatiques (point 9 a) de l'ordre du jour)

Documents: documents informels GRRF-67-19 et GRRF-67-26-Rev.1

28. S'agissant de l'élaboration du projet de RTM sur les pneumatiques, le Président du GRRF a rappelé qu'à sa session de novembre 2009 (ECE/TRANS/WP.29/1079, par. 99) l'AC.3 avait approuvé l'approche en deux étapes proposée par le GRRF à sa soixante-

cinquième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/65, par. 36). Il a expliqué que l'AC.3 avait toutefois demandé au responsable technique de présenter un calendrier révisé et des objectifs pour les deux étapes, en vue de leur examen par le GRRF à sa session de février 2010 et par l'AC.3 à sa session de mars 2010. Le Président a ajouté que l'AC.3 avait décidé d'étudier la question administrative du marquage séparément. L'expert de la Commission européenne a rappelé qu'il souhaitait que des prescriptions concernant la résistance au roulement soient introduites dans le RTM et a annoncé que l'Union européenne présenterait une proposition dans ce sens au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leur session de mars 2010. Les documents informels GRRF-67-19 de l'Inde et GRRF-67-26-Rev.1 de la Chine ont été transmis au groupe informel du RTM sur les pneumatiques, qui s'est réuni le 5 février, après la session du GRRF. Le GRRF a décidé d'organiser, sous réserve de l'accord du WP.29, une réunion de ce groupe qui se tiendrait vendredi suivant sa session de septembre 2010.

B. Règlements n^{os} 30 et 54 (Pneumatiques) (point 9 b) de l'ordre du jour)

29. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été communiquée au titre de ce point et a décidé de le retirer de l'ordre du jour de sa prochaine session, à moins que de nouvelles propositions ne soient reçues dans l'intervalle.

C. Règlement n^o 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles) (point 9 c) de l'ordre du jour)

30. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été communiquée au titre de ce point et a décidé de le retirer de l'ordre du jour de sa prochaine session, à moins que de nouvelles propositions ne soient reçues dans l'intervalle.

D. Règlement n^o 124 (Roues de remplacement) (point 9 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30 et documents informels GRRF-66-13, GRRF-66-27, GRRF-67-09 et GRRF-67-09-Rev.1.

31. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30, tendant à étendre le domaine d'application du Règlement n^o 124, et le document GRRF-67-09, consistant en une synthèse des documents GRRF-66-13 et GRRF-66-27. Le GRRF a modifié le document GRRF-67-09 au cours de la réunion, comme indiqué dans le document GRRF-67-09-Rev.1, et a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30 tel que modifié par le document GRRF-67-09-Rev.1. Le Groupe de travail a en outre demandé au secrétariat de corriger l'erreur que constitue l'utilisation des termes «déport interne» et «déport externe» dans le texte du Règlement. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition, telle qu'elle est reproduite à l'annexe VI, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2010 en tant que projet de complément 1 au Règlement n^o 124.

E. Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (point 9 e) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2009/129, ECE/TRANS/WP.29/2009/129/Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/2009/129/Corr.2, ECE/TRANS/WP.29/2009/129/Corr.3 et documents informels GRRF-67-03, GRRF-67-07 et GRRF-67-07-Rev.1.

32. Comme suite à la demande formulée par le WP.29 à sa session de novembre 2009 (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/1079, par. 33, 46 et 60), le GRRF a examiné un projet de rectificatif (GRRF-67-03 et GRRF-67-07) à la série 02 d'amendements au Règlement n° 64 (ECE/TRANS/WP.29/2009/129 et rectificatifs 1, 2 et 3 y relatifs). Le GRRF a adopté le document GRRF-67-07-Rev.1, tel qu'il est reproduit à l'annexe VII du présent document, et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2010 en tant que rectificatif 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 64.

F. Règlement n° 117 (Bruit de roulement des pneumatiques et adhérence sur sol mouillé) (point 9 f) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 et documents informels GRRF-67-10, GRRF-67-12, GRRF-67-16, GRRF-67-25, GRRF-67-28, GRRF-67-33, GRRF-67-34, GRRF-67-35 et GRB-51-01.

33. Le secrétaire (CE) du groupe informel chargé des définitions des pneumatiques spéciaux (STD) a fait un exposé sur les nouvelles prescriptions applicables, au sein de l'Union européenne, aux pneumatiques en ce qui concerne l'adhérence sur sol mouillé, le bruit de roulement et la résistance au roulement (GRRF-67-33). Le Président (CE) du groupe a rendu compte des débats que ce dernier avait tenus (GRRF-67-34) et a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, ayant pour objet d'introduire dans le Règlement n° 117 de nouvelles prescriptions concernant le bruit, l'adhérence sur sol mouillé et la résistance au roulement. Il a expliqué que cette proposition serait examinée en détail par le Groupe de travail du bruit (GRB) à sa cinquante et unième session (15-17 février 2010).

34. Le GRRF a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, en concentrant son attention sur les définitions des pneumatiques spéciaux (pneumatiques neige, pneumatiques traction et pneumatiques tout-terrain) qui seraient également utilisées ultérieurement dans le texte des Règlements n°s 30 et 54, et a approuvé dans leur ensemble les définitions proposées. Un certain nombre d'experts ont estimé que les dispositions transitoires et les prescriptions en matière de marquage s'appliquant aux pneumatiques neige et boue et neige (M+S) devaient être précisées. En outre, l'expert de l'Allemagne, appuyé par l'expert du Danemark, a constaté que les prescriptions fonctionnelles en vue de la classification dans la catégorie des pneumatiques neige étaient insuffisantes, ce qui pouvait permettre de contourner les limites applicables aux pneumatiques été. Le GRRF a décidé que les documents GRB-51-01, GRRF-67-12, GRRF-67-16, GRRF-67-25, GRRF-67-28 et GRRF-67-35, ayant tous pour objet de modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3, devaient être examinés par le GRB, car ils portaient sur la méthode de mesure de la résistance au roulement.

35. L'expert du Danemark a présenté le document GRRF-67-10, montrant que la méthode employée en ce qui concerne l'adhérence sur sol mouillé pouvait produire des résultats contradictoires. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition concrète établie par cet expert.

G. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 9 g) de l'ordre du jour)

36. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été communiquée au titre de ce point et a décidé d'en remettre l'examen à sa prochaine session.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 10 a) de l'ordre du jour)

37. L'expert de l'Australie a informé le GRRF du processus législatif appliqué dans son pays en matière d'homologation de type et de ses liens avec les Règlements de la CEE-ONU.

XII. Ordre du jour provisoire de la prochaine session

38. Le GRRF n'a pas examiné l'ordre du jour de sa soixante-huitième session. Il a décidé de façon générale que les points de l'ordre du jour pour lesquels il n'existait pas de documents officiels devaient être supprimés de ce dernier. Le Groupe de travail a prié le secrétariat, dans la mesure du possible et sous réserve de l'accord du WP.29, de déplacer sa session d'une demi-journée, de sorte que celle-ci se tiendrait du 21 (à 9 h 30) au 23 septembre 2010 (à 17 h 30). Il a également demandé au secrétariat de réserver une salle pour le 20 septembre (à partir de 10 h 30) à l'intention du groupe informel AEBS/LDW et pour le 24 septembre (à partir de 9 h 30) à l'intention du groupe informel du RTM sur les pneumatiques. Il a été décidé que le Président, avec le concours du secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour. La date limite de soumission des documents officiels pour cette session a été fixée au 25 juin 2010¹.

¹ Afin d'aider les représentants à prendre leurs dispositions en ce qui concerne le voyage et l'hébergement, le Président les informe que les questions relatives aux *pneumatiques* devraient être examinées à la *fin* de la session.

Annexe I

**Liste des documents informels distribués sans cote au cours
de la soixante-septième session (GRRF-67-...)**

| <i>N°</i> | <i>Auteur</i> | <i>Point de l'ordre du jour</i> | <i>Langue</i> | <i>Titre</i> | <i>Décision prise</i> |
|------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------|---|-----------------------|
| 01 | Président | - | A | Running order of the provisional agenda of the 66th session of GRRF | a) |
| 02 | Secrétariat | 6 | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 (Regulation No. 90 – Replacement brake lining) | a) |
| 03 | Secrétariat | 9 e) | A | Proposal for amendments to the 02 series of amendments to Regulation No. 64 (TPMS) | a) |
| 04 | Président du groupe informel AEBS/LDW | 2 | A | Report on the activities of the AEBS/LDW informal group | a) |
| 05 | CLEPA | 3 e) | A | Proposed amendment to extend Annex 19 and Annex 20 to cover motor vehicles, especially a vehicle stability function | a) |
| 06 + Rev.1 | Allemagne | 3 c) | A | Proposal for an amendment to Regulation No. 13 (Trailer braking) | c) |
| 07 + Rev.1 | OICA | 2 | A | Proposal for a corrigendum to the 02 series of amendments to Regulation No. 64 (Temporary use spare wheels) | c) |
| 08 | CLEPA | 3 c) | A | Draft amendments to Regulation No.13 (Trailer braking) | c) |
| 09 + Rev.1 | Allemagne | 9 d) | A | Amendments to Regulation No. 124 (Replacement wheels) | c) |
| 10 | Danemark | 9 f) | A | Regulation 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion) – Tyre wet grip adhesion results/conflict with other test results | a) |
| 11 + Rev.1 | CLCCR | 3 e) | A | Proposal for amendments to Regulation No. 13 (EVSC) | c) |
| 12 | OICA | 9 f) | A | OICA comments to ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 (Tyres rolling noise and wet grip adhesion) | a) |
| 13 | Royaume-Uni | 6 | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 – Regulation No. 90 (Replacement brake lining) | c) |

| <i>N°</i> | <i>Auteur</i> | <i>Point de l'ordre du jour</i> | <i>Langue</i> | <i>Titre</i> | <i>Décision prise</i> |
|------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------|--|-----------------------|
| 14 + Rev.1 | CLEPA | 6 | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/Rev.1 – Regulation No. 90 (Replacement brake lining) | a) |
| 15 | Suède | 3 f) | A | Consultation concerning a draft amendment to Regulation No. 13 | a) |
| 16 | France | 9 f) | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 – Regulation No. 117 (Tyres rolling noise and wet grip adhesion) | a) |
| 17 | Inde | 3 e) | A | India's comments on proposed amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/8 (EVSC) | a) |
| 18 | Inde | 3 f) | A | Proposal for draft amendments to Regulation No. 13-H | b) |
| 19 | Inde | 9 a) | A | Proposal for test procedures for the harmonized High Speed Test and the Endurance/Low Pressure Test, for consideration in the Tyre GTR | a) |
| 20 | Secrétariat du groupe AEBS/LDW | 2 | A | Proposal for a regulation on lane departure warning systems | a) |
| 21 | OICA | 3 e) | A | Draft Proposal for amendments to Regulations Nos. 13, 13-H and gtr No. 8 (ESC) | d) |
| 22 | OICA | 3 a) | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/10 – Regulation No. 13-H (Emergency Stop Signal) | c) |
| 23 + Rev.1 | CLEPA | 3 d) | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/3 – Regulation No. 13 (Clarifications) | a) |
| 24 | CLEPA/OICA | 6 | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.1 (Regulation No. 90 – Replacement brake lining) | b) |
| 25 | Pays-Bas | 9 f) | A | Recent experiences in the Netherlands with Regulation No. 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion) | a) |
| 26 | Chine | 9 a) | A | Proposal for amendment to tyre gtr-08-01e | a) |
| 27 | OICA | 5 | A | Proposal for amendments to Regulation No. 55 (Mechanical couplings) | a) |
| 28 | Japon | 9 f) | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/3 – Regulation No. 117 (Tyres rolling noise and wet grip adhesion) | a) |
| 29 | Secrétariat | 3 d) | A | Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/13 – Regulation No. 13 (Clarifications) | c) |

| <i>N°</i> | <i>Auteur</i> | <i>Point de l'ordre du jour</i> | <i>Langue</i> | <i>Titre</i> | <i>Décision prise</i> |
|--|----------------------------|---------------------------------|---------------|--|-----------------------|
| 30 | Président du groupe AMEVSC | 3 e) | A | Draft terms of reference and rules of procedure of the informal group on an Alternative Method to assess the EVSC of motor vehicles (AMEVSC) | c) |
| 31 | Secrétariat | 3 d) | A | Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/17 – Regulation No. 13-H (Clarifications) | c) |
| 32 | Suède | 3 f) | A | Consultation concerning a draft amendment to Regulation No. 13 (FACS) | a) |
| 33 | CE | 9 f) | A | New EU Regulation on General Safety – Implementation of Tyre Aspects | a) |
| 34 | CE | 9 f) | A | Proposal for Draft Amendment to Regulation No. 117 | a) |
| 35 | Japon | 9 f) | A | Proposal for Alignment procedure using RRC value among Technical Services | a) |
| Réexamen de documents informels sans cote présentés à des sessions antérieures du GRRF et du WP.29 (renvoi au point de l'ordre du jour et à la décision prise à l'actuelle session) | | | | | |
| 66-13 | Allemagne | 9 d) | A | Amendments to Regulation No. 124 (Replacement wheels) | a) |
| 66-20 | Allemagne | 5 | A | Informal paper for clarification to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32 | a) |
| 66-25 | OICA | 3 a) | A | Proposal for amendments to Regulation No. 13-H (Emergency Stop Signal) | a) |
| 66-27 | OICA | 9 a) | A | Proposal for draft amendments to document GRRF/2009/30 (Regulation No. 124 – Replacement wheels) | a) |

Notes:

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session, sous une cote officielle.
- c) Document adopté et à soumettre au WP.29.
- d) Document de référence pour les sessions suivantes.

Annexe II

Proposition d'amendements au Règlement n° 13-H (signal de freinage d'urgence)

Document GRRF-67-22 adopté comme suit (voir le paragraphe 5 du présent rapport)

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en gras.

Paragraphe 5.2.22.4, modifier comme suit (en insérant aussi un appel pour la note 6 existante):

«5.2.22.4 Les systèmes de freinage électrique par récupération, **tels qu'ils sont définis au paragraphe 2.17**, qui produisent un ralentissement par relâchement de la **pédale d'accélérateur, doivent émettre le signal susmentionné conformément aux dispositions suivantes:**

| Décélérations du véhicule | Émission du signal |
|---|--|
| $\leq 0,7 \text{ m/s}^2$ | Le signal ne doit pas être émis |
| $> 0,7 \text{ m/s}^2$ et $\leq 1,3 \text{ m/s}^2$ | Le signal peut être émis |
| $> 1,3 \text{ m/s}^2$ | Le signal doit être émis |

Dans tous les cas, le signal doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération passe sous le seuil de $0,7 \text{ m/s}^2$ ^{6/}.

^{6/} Au moment de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit confirmer la conformité avec ces dispositions.».

Modifier les paragraphes 12.2 et 12.3, comme suit:

«12.2 À compter du 1^{er} novembre 2011, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser d'accorder des homologations de type nationales ou régionales si le type de véhicule ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par le complément 9, **le complément 10 ou le complément 11**, et n'est pas équipé d'un système de contrôle de stabilité et d'un système d'aide au freinage d'urgence satisfaisant tous deux aux prescriptions de l'annexe 9 du présent Règlement.

12.3 À compter du 1^{er} novembre 2013, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser la première immatriculation nationale si un véhicule ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par le complément 9, **le complément 10 ou le complément 11**, et n'est pas équipé d'un système de contrôle de stabilité et d'un système d'aide au freinage d'urgence satisfaisant tous deux aux prescriptions de l'annexe 9 du présent Règlement.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.6 et 12.7, libellés comme suit:

- «12.6** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 11 à la version originale du présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser d'accorder une homologation CEE au titre du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 11.
- 12.7** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accorder des homologations aux types de véhicule qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 10 à la version originale du présent Règlement pendant les 36 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur du complément 11.».

Annexe III

Proposition d'amendements au Règlement n° 13 (freinage des remorques)

Document GRRF-67-06-Rev.1 adopté comme suit (voir le paragraphe 7 du présent rapport)

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en gras.

Annexe 4

Paragraphe 1.5.2.1, modifier comme suit:

«1.5.2.1 Le frein de service des remorques des catégories O₂ et O₃ (**lorsque la remorque O₃ n'a pas été soumise à l'essai de type III conformément au paragraphe 1.7 de la présente annexe**) doit être soumis à des essais...».

Paragraphe 1.7, modifier comme suit:

«1.7 Essai de type III (essai de perte d'efficacité à chaud pour des véhicules de la catégorie O₄ **en charge ou pour des véhicules de la catégorie O₃**)».

Paragraphes 3.1.2.4 et 3.1.2.5, modifier comme suit:

«3.1.2.4 De plus, les véhicules doivent être soumis à l'essai de type I **ou à l'essai de type III s'il s'agit d'une remorque de type O₃**.

3.1.2.5 Pour les essais de type I **ou de type III** d'une semi-remorque, la masse freinée par le ou les essieux de cette dernière doit correspondre à la charge maximale sur le ou les essieux (charge sur la sellette non comprise).».

Annexe 11, appendice 3, paragraphes 2.3.1 et 2.3.2, modifier comme suit:

«2.3.1 Dans le cas des véhicules des catégories O₂ et O₃, **si la remorque O₃ a été soumise à l'essai de type I**;

2.3.2 Dans le cas des véhicules **des catégories O₃ et O₄, si la remorque O₃ a été soumise à l'essai de type III**;».

Annexe IV

Mandat et Règlement intérieur du groupe informel chargé d'étudier une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC), dépendant du GRRF (voir le paragraphe 16 du présent rapport)

Introduction

À la suite des débats qui ont eu lieu au cours de la soixante-sixième session du GRRF, le WP.29 a été invité à approuver l'établissement d'un groupe de travail informel chargé de proposer un projet d'amendement au Règlement n° 13 tendant à permettre la mise en œuvre des procédures des annexes 19 et 20 aux fins de l'homologation de type des véhicules des catégories M₂ et M₃ en ce qui concerne les systèmes de contrôle électronique de la stabilité, conformément à l'annexe 21.

Le WP.29 a donné son accord à sa cent quarante-neuvième session (novembre 2009) (voir le paragraphe 34 du rapport ECE/TRANS/WP.29/1079), sous réserve que le mandat lui soit soumis pour examen à sa cent cinquantième session (mars 2010).

Mandat

Le groupe de travail informel est chargé d'élaborer un projet d'amendement au Règlement n° 13 tendant à permettre l'utilisation d'un procès-verbal d'essai établi par un service technique pour les véhicules des catégories M₂ et M₃, selon les conditions énoncées dans les annexes 19 et 20, comme méthode de remplacement en vue de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.1.3 de l'annexe 21.

Le groupe de travail examinera la possibilité de modifier l'appendice III de l'annexe 21 compte tenu de l'expérience acquise dans sa mise en œuvre et, le cas échéant, de modifier les appendices I et II de la même annexe.

Un projet d'amendement sera présenté à la session de février 2010 du GRRF.

Règlement intérieur

Le groupe de travail informel relève du GRRF et il est ouvert à tous les membres de ce dernier.

Le groupe de travail informel est dirigé par un Président et un secrétaire.

La langue officielle du groupe de travail informel est l'anglais.

Un ordre du jour et les documents connexes seront distribués à tous les membres du groupe de travail informel avant chacune des réunions prévues.

Les décisions se prendront par consensus. Faute de consensus, le Président présentera les différents points de vue au GRRF dont il pourra, le cas échéant, solliciter l'avis.

Il sera rendu compte régulièrement au GRRF de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel, si possible sous la forme d'un document informel qui sera présenté par le Président ou son représentant.

Tous les documents de travail seront distribués sous forme électronique. Quant aux documents de séance, ils seront mis à la disposition du secrétariat de la CEE-ONU aux fins de publication sur le site Web du WP.29.

Annexe V

Proposition d'amendements au Règlement n° 90 (garnitures de frein de rechange)

Document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/9 modifié comme suit (voir le paragraphe 24 du présent rapport)

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en gras.

Paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 “système de freinage”, le système décrit au paragraphe 2.3 du Règlement n° 13, **au paragraphe 2.3 du Règlement n° 13-H ou au paragraphe 2.5 du Règlement n° 78;**».

Paragraphe 5.1 a), modifier comme suit:

«a) ... aux prescriptions de freinage pertinentes du Règlement n° 13, y compris la série 09 d'amendements, **du Règlement n° 13-H**, ou du Règlement n° 78, y compris la série 01 d'amendements;».

Paragraphe 5.1.1, modifier comme suit:

«5.1.1 ... la documentation relative à l'homologation de type du véhicule en vertu du Règlement n° 13, **du Règlement n° 13-H**, ou du Règlement n° 78, sont considérées comme satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 5 du présent Règlement.».

Paragraphe 5.3.1.2, modifier comme suit:

«5.3.1.2 ... conformément à la norme ISO 6310:1981, ISO 6310:2001 **ou ISO 6310:2009**.

Le taux de compressibilité...».

Paragraphe 5.3.2.2, modifier comme suit:

«5.3.2.2 ... conformément à la norme ISO 6310:1981, ISO 6310:2001 **ou ISO 6310:2009**. Des échantillons plats...».

Annexe VI

Proposition d'amendements au Règlement n° 124 (roues de remplacement)

Document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30 tel que modifié dans GRRF-67-09-Rev.1, adopté comme suit (voir le paragraphe 31 du présent rapport)

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en gras.

Paragraphe 1, modifier comme suit (en gardant la note 1 existante):

- «1. Le présent Règlement s'applique aux roues de remplacement neuves destinées aux véhicules des catégories M₁, M₁G, N₁, **N₁G**, O₁ et O₂ 1/.
Il ne s'applique pas...

1/ Les catégories M, N et O sont définies dans l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).».

Insérer un nouveau paragraphe 2.1.5, libellé comme suit:

- «**2.1.5 "Entraxe", le diamètre du cercle des trous de vis de fixation.**».

Insérer un nouveau paragraphe 2.2.8, libellé comme suit:

- «**2.2.8 "Dessin", le dessin géométrique de la roue, y compris la forme générale et le rapport entre les ajours et les parties pleines.**».

Paragraphes 2.4.3 et 2.4.4, modifier comme suit:

- «2.4.3 "Roues de remplacement répliques"... profil de base, dimensions, déport positif/**déport négatif**, type ... véhicule;
2.4.4 "Roues de remplacement répliques partielles"... déport positif/**déport négatif**, la désignation de la jante ... différents.».

Paragraphe 2.6, modifier comme suit:

- «2.6 "Déport positif/**déport négatif/déport nul**", la distance séparant la face d'appui du voile de roue de l'axe médian de la jante (**ce déport peut être positif**, comme dans la figure 1, **négatif ou nul**).».

Insérer un nouveau paragraphe 2.12, libellé comme suit:

- «**2.12 "Famille de roues", dans le cas de roues en alliage léger, des roues du même type, mais ayant des valeurs différentes de déport positif ou négatif, d'entraxe et d'alésage de centrage.**».

Paragraphe 3.1.2.2, modifier comme suit:

- «3.1.2.2 désignation du profil de la jante – déport positif **ou négatif** de la roue – caractéristiques de fixation de la roue;».

Paragraphe 3.1.2.9, modifier comme suit:

- «3.1.2.9 capacité de charge maximale **à la circonférence de roulement**;».

Paragraphe 4.5, modifier comme suit:

«**4.5** **La marque d’homologation doit être permanente, visible et nettement lisible sur la face extérieure de la roue lorsque celle-ci est montée sur le véhicule.**».

Paragraphe 5.1.3, modifier comme suit:

«5.1.3 le déport positif/**déport négatif** de la roue;».

Paragraphe 5.1.5, modifier comme suit:

«5.1.5 le numéro de pièce de la roue/ou de la jante **et le type de roue (facultatif)**.».

Paragraphe 6.5.2.2 e), supprimer.

Paragraphe 6.5.3.2 e), supprimer.

Paragraphe 6.6, modifier comme suit:

«6.6 Lorsqu’un fabricant de roues dépose une demande d’homologation de type **pour une famille de roues, il n’est pas nécessaire de soumettre chaque version de roue à des essais.** Une sélection fondée sur les cas les plus défavorables...».

Paragraphe 6.7.1, modifier comme suit:

«6.7.1 Le diamètre nominal de la jante, sa largeur nominale et le déport positif **ou négatif** nominal des roues homologuées selon l’Accord doivent être les mêmes que pour la roue de remplacement du fabricant...».

Insérer un nouveau paragraphe 6.8, libellé comme suit:

«**6.8** **Lorsque la roue de remplacement est installée sur le véhicule, il doit être satisfait aux prescriptions des paragraphes 5.2.1.11.2.1 ou 5.2.2.8.2.1 du Règlement n° 13 ou du paragraphe 5.2.11.2.1 du Règlement n° 13-H.**».

Annexe 1

Point 2.5, modifier comme suit:

«2.5 Déport positif **ou négatif** de la roue...».

Point 2.7, modifier comme suit:

«2.7 **Charge maximale de la roue et circonférence de roulement théorique correspondante...**».

Annexe 3, dernière phrase, modifier comme suit:

«Les inscriptions **doivent être apposées à l’emplacement choisi par le fabricant. Elles doivent être facilement visibles et clairement lisibles lorsque le pneu est monté sur la roue.**».

Annexe 4

Tableau, modifier comme suit:

«

| Matériau | Essais |
|----------------------|------------|
| Alliage d’aluminium | a, b, c, e |
| Alliage de magnésium | a, b, c, e |
| Acier | a, b, d |

».

Paragraphes c) à e), modifier comme suit:

- «c) Vérification des caractéristiques **du matériau** ($R_{p0,2}$, R_m et A) **d'échantillons prélevés dans des zones critiques (sur un rayon, par exemple) et sur le bord interne ou externe de la jante. Les points de prélèvement des échantillons doivent être indiqués sur la figure.**
- d) Analyse des défauts et de la structure du matériau brut.
- e) Analyse des défauts du métal et **de la structure dans la zone de transition entre le voile de la roue et la jante ou dans la zone de rupture, le cas échéant.**».

Annexe 5, paragraphe 1.1, modifier comme suit:

- «1.1 Préparation d'un échantillon
- Un échantillon ayant reçu le traitement de surface, prélevé sur la production, est endommagé par une incision en croix (**ISO 2409:2007**) et par un impact de pierre (**ISO 20567-1:2005**) pour simuler...».

Annexe 6

Paragraphe 2, modifier comme suit:

- «2. Formule pour le calcul du moment de flexion
- ...
- d = déport positif **ou déport négatif** [m]
- ...».

Paragraphe 3, tableau, remplacer « M_1 et $M_1 G$ » par « M_1 , $M_1 G$, N_1 et $N_1 G$ ».

Paragraphe 4, modifier comme suit:

- «4. Programme d'essai pour **une famille de roues**
- On peut regrouper des roues d'un même type ayant le même nombre de trous de fixation et le même dessin, mais des entraxes et/ou des valeurs de déport positif ou négatif différents comme faisant partie d'un groupe ayant un moment de flexion d'essai égal ou inférieur aux fins du programme d'essai à mener. Les roues ayant le plus grand diamètre d'alésage de centrage doivent être incluses dans l'essai.**
- Un essai non réussi par suite d'une défaillance du matériau peut être compensé par deux essais réussis sur la même version de roue. S'il y a défaillance d'un ou des deux derniers échantillons essayés, la demande d'homologation de la roue de remplacement est rejetée.**
- Essais nécessaires: ...».

Annexe 7

Paragraphe 1, modifier comme suit:

- «1. Description de l'essai
- Les sollicitations sur la roue ... doivent être soumises à l'essai.
- Un essai non réussi par suite d'une défaillance du matériau peut être compensé par deux essais réussis sur la même version de roue. S'il y a défaillance d'un ou des deux derniers échantillons essayés, la demande d'homologation de la roue de remplacement est rejetée.**».

Paragraphe 3

Tableau, remplacer «M₁ et M₁ G» par «**M₁, M₁ G, N₁ et N₁ G**».

Note 1, modifier comme suit:

«1/ **Seulement pour** les roues à voile en acier.»

Annexe 8

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. **Description de l'essai**

La résistance de la roue à la fracture en cas de choc sur le bord contre un obstacle doit être vérifiée aux points critiques. Afin de prouver que la résistance à la fracture est suffisante, il doit être effectué un essai de choc conformément à la norme ISO 7141:2005.

Un essai non réussi par suite d'une défaillance du matériau peut être compensé par deux essais réussis sur la même version de roue. S'il y a défaillance d'un ou des deux derniers échantillons essayés, la demande d'homologation de la roue de remplacement est rejetée.».

Paragraphe 3, ligne 1 et ligne 2 du tableau, modifier comme suit:

«

| | |
|-----------------------------|---|
| | M₁, N₁, M₁ G et N₁ G |
| Procédures et prescriptions | Conformément à la norme ISO 7141:2005 |

».

Paragraphe 4, modifier comme suit:

«4. **Programme d'essai pour une famille de roues**

| | |
|--|-------------------------------|
| Roues soumises à l'essai | Essai de choc |
| Entraxe minimal | un pour chaque point d'impact |
| Entraxe maximal | un pour chaque point d'impact |
| Différence de déport positif: | |
| jusqu'à -15 mm | - |
| plus de -15 mm et plus de +2 mm | un pour chaque point d'impact |

».

Insérer un nouveau paragraphe 5, libellé comme suit:

«5. **Critères de défaillance**

On considère que la roue n'a pas subi l'essai avec succès si un ou plusieurs des cas suivants se produisent:

- a) **Une amorce de rupture apparaît dans une zone du voile de la roue;**
- b) **La partie centrale se sépare de la jante;**
- c) **La pression de gonflage tombe à zéro dans un délai de 1 min.**

Une déformation du voile de la roue ou des fractures dans la zone de la jante qui a été frappée par la face d'impact du percuteur ne signifient pas que la roue a échoué à l'essai.».

Annexe 8, appendice, supprimer.

Annexe 9, supprimer.

Annexe 10

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

- «1.1 Caractéristiques de la roue
 Numéro d'homologation, ... et déport positif/**déport négatif**.».

Paragraphe 1.2, modifier comme suit:

- «1.2 Caractéristiques du véhicule
Les caractéristiques qui décrivent spécifiquement le type et la version du véhicule sur lequel la roue doit être montée doivent être indiquées. Il se peut que, selon les marchés, en raison des limitations de la gamme d'application en ce qui concerne certaines versions et variantes du véhicule, ces caractéristiques diffèrent.

Les renseignements à fournir impérativement sont les suivants:

- a) **Constructeur du véhicule;**
- b) **Type du véhicule;**

Les renseignements additionnels suivants sont facultatifs:

- c) **Numéro d'homologation du véhicule (s'il y a lieu variante ou version);**
- d) **Puissance du moteur (ou gamme de puissances).**

D'autres caractéristiques et/ou restrictions peuvent être mentionnées.».

Paragraphe 1.5, modifier comme suit (y compris l'addition d'une nouvelle note 2):

- «1.5 Exemple de présentation du tableau des applications et des caractéristiques de montage
 Caractéristiques des roues (les champs à remplir obligatoirement apparaissent en caractères **gras**)

| | | | | |
|---|---|---|--|--|
| N° d'homologation | | | | |
| Type de roue | | | | |
| Dimensions | Entraxe des trous de fixation (mm) | | Déport positif/déport négatif (mm)<u>2</u>/ | Charge maximale sur la roue (N) |
| 6 J x 15 H2 | | | | |
| Marquage de la roue (variante/version) | Marquage de l'alésage de centrage | Diamètre de l'alésage de centrage (mm) | Date de fabrication (semaine/année) | à la circonférence de (mm) |
| | | | | |

2 Le déport peut être positif ou négatif.

Caractéristiques du véhicule, **conditions et conseils d'utilisation supplémentaires**

Constructeur du véhicule: ...

Pièces de fixation par exemple, vis spéciales fournies par le fabricant de la roue (M14 x 1,5, portée conique de 60°, longueur du corps cylindrique xx mm)

| Type de véhicule | | | |
|----------------------------------|---------------------------|--|--|
| Numéro d'homologation | | | |
| Gamme de puissances (kW: de – à) | Nom du modèle de véhicule | Taille admissible du pneumatique (essieu avant/essieu arrière) | Conditions et conseils d'utilisation supplémentaires |
| | | | A01)A02)A03) E01) |

Conditions et conseils d'utilisation

A01) Par exemple, type et emplacement des masses d'équilibrage;

A02) Par exemple, type de valves utilisables;

A03) Par exemple, en cas d'utilisation de roues de remplacement du constructeur, seules sont autorisées les pièces de fixation prévues par le constructeur;

E01) Par exemple, interdit sur les véhicules à quatre roues motrices.».

Annexe VII

Proposition d'amendements au Règlement n° 64 (roues de secours à usage temporaire)

Document GRRF-67-07-Rev.1 adopté comme suit (voir le paragraphe 31 du présent rapport)

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en gras.

Titre (dans les deux cas où il est utilisé), modifier comme suit:

«PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES EN CE QUI CONCERNE **LEUR** ÉQUIPEMENT, QUI PEUT COMPRENDRE: UN ÉQUIPEMENT DE SECOURS À USAGE TEMPORAIRE, **DES PNEUMATIQUES POUR ROULAGE À PLAT ET/OU** UN SYSTÈME DE ROULAGE À PLAT **ET/OU** UN SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES».

Paragraphe 1 (Domaine d'application), modifier comme suit (y compris la note 2):

«1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique à l'homologation des véhicules des catégories M₁ et N₁ 1/ **lorsqu'ils sont dotés d'un ou plusieurs des équipements suivants:**

- a) **un équipement de secours à usage temporaire et/ou**
- b) **des pneumatiques pour roulage à plat et/ou un système de roulage à plat et/ou**
- c) **un système de surveillance de la pression des pneumatiques 2/.**

Aux fins du présent Règlement, les équipements de remplacement constitués de pneumatiques pour roulage à plat ou d'un système de roulage à plat, non gonflé, doivent être traités comme des équipements de secours à usage temporaire selon la définition figurant au paragraphe 2.10 du présent Règlement.

2/ Dans le cas des véhicules des catégories M₁ (jusqu'à 3 500 kg) et N₁, **entièrement équipés** de pneumatiques en montage simple.».

Paragraphe 2.2.8 et 2.2.9, supprimer.

Paragraphe 5.3.1.1, modifier comme suit:

«5.3.1.1 Sous réserve des prescriptions ... et N₁ **entièrement équipé** de pneumatiques en montage simple et d'un système... à l'annexe 5.».

Paragraphe 12.6 et 12.7, modifier comme suit:

«12.6 À compter du 1^{er} novembre 2012 ... et N₁ **entièrement équipé** de pneumatiques en montage simple ... satisfait aux prescriptions du présent Règlement.

12.7 À compter du 1^{er} novembre 2014 ... et N₁ **entièrement équipé** de pneumatiques en montage simple ... décrites dans le présent Règlement.».

Annexe 1

Troisième alinéa du paragraphe 9.4, renuméroter comme suit:

«**9.5** Le véhicule est équipé d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques satisfaisant aux prescriptions des paragraphes 5.3 à 5.3.5.5oui/non 2».

L'ancien paragraphe 9.5 devient le paragraphe 9.6.

Annexe VIII

Groupes informels du GRRF

| <i>Groupe informel</i> | <i>Président</i> | <i>Secrétaire</i> |
|--|--|---|
| Du RTM sur les pneumatiques (TYRE) | M. I. Yarnold (Royaume-Uni) Téléphone: +44 207 944 2080 Télécopieur: +44 207 944 2169 Courriel: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk | M. J.-C. Noirhomme (ETRTO) Téléphone: +32 2 344 4059 Télécopieur: +32 2 344 1234 Courriel: info@etrto.org |
| Des définitions des pneumatiques spéciaux (STD) | M. W. Schneider (CE) Téléphone: +32 22965260 Télécopieur: +32 22969637 Courriel: wolfgang.schneider@ec.europa.eu | M. I. Knowles (CE) Téléphone: +32 2 2957680 Télécopieur: +32 2 2969637 Courriel: ian.knowles@ec.europa.eu |
| Des systèmes automatiques de freinage d'urgence et des systèmes d'alerte de franchissement de ligne (AEBS/LDW) | M. J. Renders (CE) Téléphone: +32 2 2969962 Télécopieur: +32 2 2969637 Courriel: johan.renders@ec.europa.eu | M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1-43590013 Télécopieur: +33 1-45638441 Courriel: ofontaine@oica.net |
| Sur une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC) | M. M. Loccufier (Belgique) Téléphone: +32 2-2773578 Télécopieur: +32 2-2774021 Courriel: michel.loccufier@mobilite.fgov.be | M. P. Jennison (CLEPA) Téléphone: +49 893-5472131 Télécopieur: +49 893-5472535 Courriel: paul.jennison@knorr-bremse.com |