


**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

**Quatre-vingt-sixième session**

Genève, 12-16 février 2018

**Rapport du Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage sur sa quatre-vingt-sixième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2-4	3
III. Systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) (point 2 de l'ordre du jour) .....	5-8	3
IV. Règlements n <sup>os</sup> 13, 13-H, 139 et 140 (point 3 de l'ordre du jour) .....	9-16	4
A. Contrôle électronique de la stabilité .....	9	4
B. Ensembles modulaires de véhicules .....	10	4
C. Précisions .....	11-15	4
D. Questions diverses .....	16	5
V. Règlement n <sup>o</sup> 55 (point 4 de l'ordre du jour) .....	17-20	5
VI. Freinage des motocycles (point 5 de l'ordre du jour) .....	21-22	5
A. Règlement technique mondial n <sup>o</sup> 3 .....	21	5
B. Règlement n <sup>o</sup> 78 .....	22	6
VII. Règlement n <sup>o</sup> 90 (point 6 de l'ordre du jour) .....	23-25	6
VIII. Pneumatiques (point 7 de l'ordre du jour) .....	26-42	6
A. Règlement technique mondial n <sup>o</sup> 16 .....	26-28	6
B. Règlement n <sup>o</sup> 30 .....	29	7
C. Règlement n <sup>o</sup> 54 .....	30	7
D. Règlement n <sup>o</sup> 75 .....	31	7
E. Règlement n <sup>o</sup> 106 .....	32	7



F.	Règlement n° 109.....	33–34	8
G.	Règlement n° 117.....	35–36	8
H.	Règlement n° 141.....	37–39	8
I.	Règlement n° 142.....	40	9
J.	Dispositions relatives aux pneus neige .....	41	9
K.	Questions diverses .....	42	9
IX.	Systèmes de transport intelligents (point 8 de l'ordre du jour) .....	43–44	9
A.	Automatisation des véhicules .....	43	9
B.	Autres questions relatives aux STI .....	44	9
X.	Équipement de direction (point 9 de l'ordre du jour).....	45–50	9
A.	Règlement n° 79.....	45–46	9
B.	Fonction de direction à commande automatique .....	47–49	10
C.	Dispositions relatives aux systèmes complexes de commande électronique.....	50	10
XI.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 10 de l'ordre du jour).....	51–53	10
A.	Rapport sur les activités du groupe de travail informel et des sous-groupes IWVTA.....	51–52	10
B.	Questions diverses .....	53	11
XII.	Échange de vues sur les innovations, l'automatisation et les voitures autonomes (point 11 de l'ordre du jour).....	54	11
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	55–59	11
A.	Points à retenir de la session de novembre 2017 du WP.29.....	55	11
B.	Règlement n° 89.....	56	11
C.	Autres questions.....	57–58	12
D.	Hommages .....	59	12
XIV.	Ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-septième session .....	60	12
<b>Annexes</b>			
I.	Liste des documents informels (GRRF-86-...) examinés pendant la session.....	13	
II.	Liste des groupes de travail informels.....	15	
III.	Modifications aux Règlements ONU n°s 13 et 13-H qui ont été adoptées .....	16	
IV.	Modifications du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8 qui ont été adoptées.....	18	
V.	Proposition de rectificatif 1 au Règlement n° 75 .....	19	
VI.	Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9, qui ont été adoptées.....	20	
VII.	Modifications apportées au Règlement ONU n° 89, qui ont été adoptées.....	21	

## I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa quatre-vingt-sixième session du 12 au 16 février 2018, à Genève, sous la présidence de M. B. Frost (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Y ont participé, conformément à l'article 1 du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.1) des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (UK), Saint-Marin, Slovaquie, Suède et Suisse. Des experts des organisations non gouvernementales (ONG) suivantes y ont aussi participé : Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechappeurs de pneumatiques (BIPAVER), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). À l'invitation spéciale du Président, les ONG suivantes ont aussi participé à la session : Imported Tyre Manufacturers Association (ITMA) et Recreational Vehicle Industry Association (RVIA).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/1 ;  
Documents informels GRRF-86-01, GRRF-86-08 et GRRF-86-27.

2. Le Groupe de travail a examiné l'ordre du jour établi pour la présente session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/1 et Add.1) et l'a adopté. L'ordre du jour adopté est reproduit dans le document GRRF-86-27, qui indique tous les documents informels reçus à la date du début de la session. Le Groupe de travail a aussi adopté l'ordre dans lequel les documents seront examinés, tel qu'il est proposé dans le GRRF-86-01. Les documents informels distribués pendant la session sont énumérés à l'annexe I du présent rapport. Quant à la liste des groupes de travail informels relevant du GRRF, elle est reproduite à l'annexe II du présent rapport.

3. Le Président a donné la parole à M. Li Yuwei, le nouveau directeur de la Division des transports durables. Après s'être présenté lui-même, celui-ci a rappelé les fonctions qu'il avait exercées lorsqu'il s'occupait des instruments juridiques administrés par la CEE. Il a insisté sur l'importance des Règlements ONU pour ce qui est de la sécurité des véhicules et donc de la sécurité routière, afin d'atteindre l'objectif de développement durable visant à diviser par deux le nombre de décès dus à des accidents de la route d'ici à 2020.

4. Le secrétariat a soumis le document GRRF-86-08, en annonçant que la prochaine session du GRRF se tiendrait du 25 au 28 septembre 2018 et en rappelant que la date limite pour la soumission de documents officiels était le 29 juin 2018.

## III. Systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24) ;  
Documents informels GRRF-86-12, GRRF-86-18 et GRRF-86-32.

5. Le secrétariat a rappelé que la note de bas de page 5 figurant dans le tableau de l'annexe 3 de la série 01 d'amendements au Règlement n° 131 prévoyait que les valeurs indiquées pour la vitesse de la cible dans la case H2 soient réexaminées avant le 1<sup>er</sup> novembre 2021.

6. L'expert du Japon a présenté un rapport (GRRF-86-12) sur les activités du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS). Le Groupe de travail a convenu que ces systèmes montés sur des véhicules légers devraient s'avérer efficaces lorsque la cible est un véhicule, un piéton ou un cycliste, en reconnaissant que la détection des cyclistes devait encore être améliorée. En outre, il a décidé d'examiner les préoccupations exprimées par l'expert de la Suède concernant la détection des gros animaux.

7. Le Groupe de travail a en outre décidé que l'AEBS pour véhicules légers ne devrait pas être inséré dans le Règlement ONU n° 131, étant donné que ce dernier concerne la conduite sur autoroute, alors que l'AEBS sur véhicules légers serait surtout utile en circulation urbaine.

8. L'expert de l'Allemagne a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24 proposait des dispositions plus sévères en ce qui concerne la réactivation automatique de l'AEBS. Il a présenté le document GRRF-86-32, qui répond aux préoccupations exprimées lors de la session de septembre 2017 au sujet de la proposition initiale. L'expert de l'OICA a apporté une réponse à cette proposition (GRRF-86-18). Les experts des pays nordiques ont apporté leur soutien à la proposition de l'OICA car, dans leurs pays, les usagers éprouvent une certaine réticence vis à vis de l'AEBS en raison du déclenchement intempestif des signaux. Le Groupe de travail a prié instamment les experts de l'Allemagne et de l'OICA de lui soumettre une version révisée de leur proposition à sa session de septembre 2018.

#### **IV. Règlements nos 13, 13-H, 139 et 140 (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. Contrôle électronique de la stabilité**

9. Le Groupe de travail n'a reçu aucun nouveau document à examiner au titre de ce point de l'ordre du jour.

##### **B. Ensembles modulaires de véhicules**

10. Le secrétariat a rappelé que le mandat du groupe de travail informel des ensembles modulaires de véhicules, adopté par le WP.29 en mars 2017, avait été prorogé jusqu'en février 2019.

##### **C. Précisions**

*Document(s) :* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13),  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/2,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/3 ;  
Documents informels GRRF-86-16-Rev.1 et GRRF-86-33.

11. Le Président du GRRF a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13, adopté à la soixante-quinzième session du Groupe de travail. Le document était resté à l'ordre du jour du GRRF, dans l'attente que le texte adopté pour les besoins du Règlement n° 89 (Dispositifs limiteurs de vitesse) soit soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1). Ce document a donc été examiné au titre du point 12 b) de l'ordre du jour.

12. L'expert de l'Australie a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/2 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/3 qui précisent qu'un type de véhicule doit être équipé d'un système d'aide au freinage d'urgence ou d'un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) afin d'obtenir une homologation de type conformément, respectivement au Règlement ONU n° 139 ou au Règlement ONU n° 140. Le Groupe de travail a apporté son soutien aux deux propositions et a chargé le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à

l'AC.1 en tant que projets de compléments 1 aux Règlements ONU n<sup>os</sup> 139 et 140, aux fins d'examen et de vote à leurs sessions de juin 2018.

13. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-86-16-Rev.1, qui propose des dispositions relatives à l'introduction du système de parcage télécommandé dans le Règlement ONU n<sup>o</sup> 79 (Équipement de direction).

14. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'elle est reproduite à l'annexe III et a chargé le secrétariat de la soumettre en tant que projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n<sup>o</sup> 13-H et en tant que projet de complément 15 à la série 11 d'amendements au Règlement ONU n<sup>o</sup> 13 au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote à leurs sessions de juin 2018.

15. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-86-33, qui signale une erreur dans les révisions 7 et 8 du Règlement ONU n<sup>o</sup> 13. Le secrétariat a accepté de se charger des corrections.

#### **D. Questions diverses**

16. Aucune intervention n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

#### **V. Règlement n<sup>o</sup> 55 (point 4 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/4 ;  
Documents informels GRRF-86-02, GRRF-86-03, GRRF-86-06  
et GRRF-86-34.

17. Le Président du groupe de travail informel des dispositifs et composants d'attelage pour machines agricoles a rendu compte des activités de son groupe (GRRF-86-06) et il a soumis le document GRRF-86-02, qui présente le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/4, lequel contient un projet de règlement sur les attelages pour machines agricoles. Le Groupe de travail a reçu des informations concernant le contenu du paragraphe 4.5.

18. Le Groupe de travail a convenu que la contrainte maximum pouvant être supportée par une soudure devrait être considérée comme fondamentale. Il a adopté le document et a demandé au secrétariat d'y apporter les modifications nécessaires et de le soumettre en tant que nouveau projet de règlement ONU sur les dispositions uniformes applicables à l'homologation des éléments d'attelage mécanique pour ensembles de véhicules agricoles au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote à leurs sessions de juin 2018.

19. L'expert de la CLEPA a soumis le document GRRF-86-03 qui contient une proposition de rectificatif au Règlement ONU n<sup>o</sup> 55. Le Groupe de travail l'a invité à soumettre une version révisée de sa proposition pour examen à la session de septembre 2018.

20. L'expert de la Pologne a soumis le document GRRF-86-34, qui propose d'apporter des précisions au point 9.3 de l'annexe I du Règlement ONU n<sup>o</sup> 55. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de faire distribuer cette proposition sous une cote officielle à sa session de septembre 2018.

#### **VI. Freinage des motocycles (point 5 de l'ordre du jour)**

##### **A. Règlement technique mondial n<sup>o</sup> 3**

*Document(s) :* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/15),  
(ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/16) ;  
Documents informels GRRF-86-10 et GRRF-86-11.

21. L'expert de l'Italie a retiré les documents GRRF-86-10 et GRRF-86-11.

## **B. Règlement n° 78**

*Document(s)* : (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/14) ;  
Document informel GRRF-86-35.

22. L'expert de l'IMMA a soumis le document GRRF-86-35, qui propose de nouvelles conditions régissant l'allumage des feux stop. Cette proposition a suscité quelques commentaires. Le Groupe de travail a relevé que certaines de ces conditions concernaient le freinage par récupération et il a, par conséquent, recommandé que l'on recherche les dispositions correspondantes dans les Règlements ONU n°s 13 et 13-H relatives à l'efficacité de ce type de freinage et que l'on complète la proposition d'amendements du Règlement ONU n° 78 par des dispositions correspondantes, et pas seulement en ce qui concerne l'allumage des feux stop. Le Groupe de travail a noté qu'il serait peut-être utile de justifier la présence du mot « instantané » au paragraphe 5.1.16. L'expert de l'IMMA a accepté de soumettre une version révisée de sa proposition à la session de septembre 2018.

## **VII. Règlement n° 90 (point 6 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : Documents informels GRRF-86-39, GRRF-86-40, GRRF-86-40-Rev.1 et GRRF-86-41.

23. L'expert de l'Espagne a rappelé le mandat du groupe spécial d'intérêt du Règlement ONU n° 90 et a présenté le rapport d'activité de celui-ci (GRRF-86-39).

24. Il a signalé que certaines dispositions du Règlement ONU n° 90 n'étaient pas alignées sur les dispositions correspondantes du Règlement ONU n° 78 et il a proposé des amendements à l'annexe 7 (GRRF-86-41). Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'inscrire l'examen de ce document à nouveau à son ordre du jour pour la session de septembre 2018.

25. L'expert de la CLEPA a soumis le document GRRF-86-40, qui contient une proposition de modification du document ECE/TRANS/WP.29/2016/58, proposition établie sur la base de trois documents dont les dispositions sont incompatibles. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le document ECE/TRANS/WP.29/2016/58 avait été adopté par l'AC.1 en tant que complément 3 au Règlement ONU n° 90 et que les corrections proposées n'avaient pu être adoptées telles quelles. Le secrétariat a accepté d'en établir une version révisée (GRRF-86-40-Rev.1) qui pourrait éventuellement être adoptée par l'AC.1 en tant que complément 4.

## **VIII. Pneumatiques (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Règlement technique mondial n° 16**

*Document(s)* : Documents informels GRRF-86-21, GRRF-86-22, GRRF-86-28 et GRRF-86-29.

26. L'expert de la Fédération de Russie, en sa qualité de président du groupe de travail informel du RTM sur les pneumatiques, a rendu compte (GRRF-86-21) des travaux de son groupe concernant l'élaboration d'un projet d'amendement 2 au RTM n° 16 (Pneumatiques). Il a informé le Groupe de travail qu'un premier document informel serait prêt pour la session de septembre 2018.

27. Le Président du groupe de travail informel du RTM a soumis le document GRRF-86-22, qui contient un mémorandum sur un marquage mondial des pneumatiques. Il a invité les Parties contractantes à l'Accord de 1998 à examiner ce mémorandum et à se demander si l'introduction d'un marquage mondial des pneumatiques dans le RTM ONU n° 16 serait une bonne idée et si ce marquage pourrait remplacer l'actuel marquage national ou régional. Le Président a invité les représentants à répondre au mémorandum.

28. Le secrétaire du groupe de travail informel du RTM n° 16 a soumis les documents GRRF-86-28 et GRRF-86-29, qui donnent des détails sur les propositions que son groupe pourrait faire à la session de septembre 2018.

## **B. Règlement n° 30**

*Document(s)* : Documents informels GRRF-86-04 et GRRF-86-05.

29. L'expert de l'ETRTO a soumis le document GRRF-86-04, qui lui-même présente le document GRRF-86-05, et a annoncé l'intention de son organisation de proposer l'inclusion de dispositions concernant les pneumatiques à longévité prolongée dans les Règlements ONU n°s 30 et 64, établies sur la base des premiers travaux entrepris par les fabricants de pneumatiques à l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le Groupe de travail a pris note des documents ISO cités en référence et a chargé l'expert de l'ETRTO d'établir une nouvelle proposition plus détaillée pour examen à sa prochaine session, qui concerne à la fois les Règlements ONU n°s 30 et 64.

## **C. Règlement n° 54**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11 ;  
Documents informels GRRF-86-23, GRRF-86-26 et GRRF-86-43.

30. L'expert de l'ETRTO a soumis le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5, qui contient des propositions de corrections de forme et une mise à jour d'un certain nombre de dimensions de pneumatiques figurant à l'annexe 5. Il a en outre soumis le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11, qui est une version récapitulative du Règlement ONU n° 54 et qui contient la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11, tel qu'amendé par les documents GRRF-86-23 et GRRF-86-26 et tel qu'il est reproduit dans l'additif 1 (sur la base du GRRF-86-43) au rapport. Il a chargé le secrétariat de soumettre cette proposition d'amendement en tant que projet de complément 23 au Règlement ONU n° 54 au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen et de vote à leurs sessions de juin 2018.

## **D. Règlement n° 75**

*Document(s)* : Document informel GRRF-86-25.

31. L'expert de l'ETRTO a soumis le document GRRF 86-25 qui met en évidence une erreur dans la note de bas de page du document ECE/TRANS/WP.29/2017/8, adopté en tant que complément 17 au Règlement ONU n° 75. Le Groupe de travail a adopté la proposition reproduite à l'annexe V et a chargé le secrétariat de la soumettre en tant que rectificatif 1 au Règlement ONU n° 75 au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen et de vote à leurs sessions de juin 2018.

## **E. Règlement n° 106**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/7,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12 ;  
Documents informels GRRF-86-31 et GRRF-86-43.

32. L'expert de l'ETRTO a soumis les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/7 (modifiés par le document GRRF-86-31), qui précisent les dimensions des pneumatiques et les codes de classification des pneumatiques en usage aux États-Unis, normalisés par la Tire and Rim Association Inc., avec indication de la pression de gonflage (aux fins de mesure et d'essais). Il a en outre soumis le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12, qui est une version récapitulative du Règlement

ONU n° 106 et qui contient la proposition figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/7. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12 tel qu'amendé et tel qu'il est reproduit à l'additif 2 (sur la base du document GRRF-86-42) au rapport. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de soumettre cette proposition amendée en tant que projet de complément 16 au Règlement ONU n° 106 au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen et de vote à leurs sessions de juin 2018.

## F. Règlement n° 109

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9 ;  
Document informel GRRF-86-24.

33. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9, qui avait pour objet d'harmoniser les définitions et les dispositions du Règlement n° 109 avec celles des Règlements ONU n°s 30, 54 et 117. L'expert de l'ETRTO a soumis le document GRRF-86-24 qui propose de modifier ce document. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle que modifiée par l'annexe VI du présent rapport et a chargé le secrétariat de la soumettre en tant que projet de complément 4 au Règlement ONU n° 109. Il a en outre chargé le secrétariat de s'occuper des corrections que l'expert de la France a proposé d'apporter à la version française du document.

34. L'expert du BIPAVÉR a soumis le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8 qui contient des dispositions analogues à celles du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9 et qui contient des propositions d'amendements au Règlement ONU n° 108. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle qu'amendée par l'annexe IV du présent rapport et a chargé le secrétariat de la soumettre en tant que projet de complément 9 au Règlement ONU n° 108 aux fins d'examen et de vote par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de juin 2018.

## G. Règlement n° 117

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7.

35. Le Président a rappelé que le GRRF avait déjà approuvé les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7 avec des corrections de forme et que ces documents avaient été maintenus à l'ordre du jour, dans l'attente de propositions de fond à la session à venir.

36. Le GRRF a décidé d'inscrire à nouveau l'examen de ces deux documents à son ordre du jour pour la session de septembre 2018.

## H. Règlement n° 141

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43 ;  
Document informel GRRF-86-17.

37. Le Président a rappelé que le GRRF avait déjà approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43 avec des corrections de forme et que ce document avait été maintenu à l'ordre du jour, dans l'attente de propositions de fond aux sessions à venir.

38. Le GRRF a décidé de d'inscrire à nouveau l'examen de ce document à son ordre du jour pour la session de février 2018.

39. L'expert de l'OICA a soumis le document GRRF-86-17, qui contient le procès-verbal des essais effectués sur le système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS), qui étaient annoncés dans le document GRRF-86-33, soumis à la quatre-vingt-quatrième session.



## **I. Règlement n° 142**

40. Aucune intervention n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **J. Dispositions relatives aux pneus neige**

*Document(s)* : Document informel GRRF-86-09.

41. L'expert de l'Allemagne a soumis le document GRRF-86-09 qui propose plusieurs options pour élaborer des dispositions relatives aux pneus neige, applicables à toutes les catégories de pneumatiques et de véhicules, comme il en existe déjà pour les catégories de pneus neige C1, C2 et C3 et les catégories de véhicules M et N. Le Groupe de travail a marqué sa préférence pour l'option n° 2 et il a invité l'expert de l'Allemagne et les autres experts intéressés à élaborer les dispositions concernant les pneus neige correspondantes.

## **K. Questions diverses**

42. Aucune intervention n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **IX. Systèmes de transport intelligents (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Automatisation des véhicules**

43. Le Groupe de travail a examiné ce point de l'ordre du jour en même temps que le point 9 b).

### **B. Autres questions relatives aux STI**

*Document(s)* : <https://www.itu.int/en/fnc/2018/Pages/default.aspx>.

44. Le secrétariat a invité les experts du GRRF à participer au colloque 2018 sur les véhicules connectés du futur, organisé conjointement par la CEE et l'Union internationale des télécommunications (UIT).

## **X. Équipement de direction (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Règlement n° 79**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/10 ;  
Document informel GRRF-86-15.

45. L'expert du Royaume-Uni a soumis le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/10, qui propose d'insérer dans le Règlement ONU n° 79 des dispositions applicables aux manœuvres télécommandées (RCM). Le Groupe de travail a accueilli la proposition favorablement en notant que certains véhicules en étaient déjà équipés et il a donc accepté d'insérer des dispositions sur les RCM dans le Règlement en question. La proposition a fait l'objet d'un certain nombre d'observations de la part des Parties contractantes et de l'OICA, comme indiqué dans le document GRRF-86-15.

46. L'expert du Royaume-Uni s'est proposé pour élaborer une version révisée de sa proposition pour examen à la session de septembre 2018 et il a invité les experts intéressés à participer à ce travail.

## B. Fonction de direction à commande automatique

*Document(s) :* Documents informels GRRF-86-13, GRRF-86-20-Rev.1 et GRRF-86-36.

47. L'expert du Japon, au nom des Coprésidents du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) a rendu compte de la seizième session dudit groupe, qui s'est tenue du 23 au 25 janvier 2018 au Japon (GRRF-86-20-Rev.1). Il a expliqué que le groupe de travail informel souhaiterait que le Groupe de travail le conseille sur la meilleure façon d'aborder la question de la fonction de direction à commande automatique sur les catégories B2 et [C2]. Le Groupe de travail a décidé que la catégorie B2 serait examinée dans le contexte de la SAE, niveau 3 ou 4 en priorité. Il a admis que les constructeurs soient intéressés par une option supplémentaire pour la catégorie C (C2) et a noté qu'ils pourraient travailler sur cette question de leur côté. L'expert du Japon a déclaré que, dans un deuxième temps, le Groupe de travail pourrait aussi élaborer des dispositions concernant le montage de l'ACSF sur des véhicules de la catégorie B2 dans le cadre du niveau 2 de la SAE. Le Groupe de travail a examiné en détail l'exposé et a formulé des recommandations à l'intention du groupe de travail informel ACSF sur la base du document GRRF-86-20-Rev.1, comme indiqué dans le document GRRF-86-36. Compte tenu du délai ambitieux imposé au groupe de travail informel et du nombre de tâches dont il doit s'acquitter, les recommandations du Groupe de travail comprenaient, entre autres, la création d'équipes spéciales qui travailleraient par Internet afin de faire avancer les choses avant la prochaine session du groupe de travail prévue en avril 2018. Le Groupe de travail a, par ailleurs, indiqué les organismes susceptibles d'élaborer des prescriptions sur les questions transversales qui ne sont pas forcément de son ressort compte tenu de son mandat actuel. Il a décidé que son président consulterait le GRSG sur les activités réglementaires concernant les systèmes de stockage de données pour la conduite automatique (DSSAD).

48. L'expert de l'Allemagne a soumis le document GRRF-86-13, élaboré conjointement par des experts de son pays et des experts de la République de Corée, qui contient une proposition de modification des dispositions d'essai de l'ACSF, contenues dans l'annexe 8 du Règlement ONU n° 79, sur la base des premiers résultats obtenus depuis que la série 02 d'amendements au Règlement en question est entrée en vigueur. Le Groupe de travail s'est félicité de cette proposition et a formulé quelques observations. Les experts de l'Allemagne et de la République de Corée se sont proposés pour élaborer une version révisée de la proposition, visant à éviter l'élaboration de prescriptions applicables aux instruments de mesure et à fournir des justifications plus détaillées par exemple sur la cadence d'échantillonnage et le filtrage des données relatives à l'accélération latérale.

49. L'expert de l'OICA a rendu compte des activités actuellement en cours à l'ISO sur l'élaboration de la norme ISO 11992.

## C. Dispositions relatives aux systèmes complexes de commande électronique

50. Le Groupe de travail a examiné ce point de l'ordre du jour en même temps que le point 9 b) (voir GRRF-86-36).

# XI. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 10 de l'ordre du jour)

## A. Rapport sur les activités du groupe de travail informel et des sous-groupes IWVTA

*Document(s) :* Document informel GRRF-86-38.

51. Le représentant du Groupe de travail auprès du groupe de travail informel IWVTA a présenté un rapport sur les activités du groupe de travail informel (GRRF-86-38) qui faisait savoir au Groupe de travail, entre autres, que l'AC.1 avait adopté le Règlement ONU n° 0 à sa session de novembre 2017.

52. Le secrétariat a informé le Groupe de travail sur les activités que pourrait entraîner l'entrée en vigueur de la révision 3 de l'Accord de 1958 et l'adoption du Règlement ONU n° 0. Il a attiré l'attention du Groupe de travail sur : a) les directives adoptées concernant la rédaction de dispositions transitoires ; b) la possibilité d'inclure dans les Règlements ONU des dispositions empêchant l'utilisation d'un identifiant unique tel qu'il est défini dans l'Accord ; c) les débats qui ont eu lieu au sein du groupe de travail informel IWVTA sur la nouvelle numérotation des homologations de l'annexe 4, qui pourrait être incompatible avec les dispositions de marquage figurant dans les règlements concernant les pneumatiques et dans le Règlement ONU n° 90 (voir GRRF-86-37) ; d) le maintien de l'annexe 4 dans le Règlement ONU n° 0 ; et e) la mise à jour des dispositions types concernant la conformité de la production qui renvoient toujours à la Révision 2 de l'Accord de 1958.

## **B. Questions diverses**

*Document(s)* : Document informel GRRF-86-37.

53. L'expert de la CLEPA a soumis le document GRRF-86-37, qui contient des informations détaillées sur un problème d'incompatibilité entre les dispositions applicables aux numéros d'homologation contenus dans le Règlement ONU n° 90 et celles figurant dans l'annexe 4 de l'Accord de 1958. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de soumettre cette question au groupe de travail informel IWVTA.

## **XII. Échange de vues sur les innovations, l'automatisation et les voitures autonomes (point 11 de l'ordre du jour)**

54. Le Groupe de travail n'a reçu aucun nouveau document à examiner au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)**

### **A. Points à retenir de la session de novembre 2017 du WP.29**

*Document(s)* : (ECE/TRANS/WP.29/1135) ;  
Document informel GRRF-86-07.

55. Le secrétariat a présenté le document GRRF-86-07 sur les faits marquants de la 173<sup>e</sup> session du WP.29. Pour plus d'information, se reporter au rapport de la session (ECE/TRANS/WP.29/1135).

### **B. Règlement n° 89**

*Document(s)* : (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/22) ;  
Document informel GRRF-86-14.

56. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-86-14, qui proposait des dispositions relatives aux conditions régissant l'activation du signal d'avertissement en cas de désactivation de la fonction de limitation de vitesse par le conducteur ainsi qu'une simplification des dispositions relatives à la vérification du fonctionnement de la commande des gaz pendant l'essai. Le Groupe de travail a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe VII et il a chargé le secrétariat de la soumettre, en même temps que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13 en tant que projet de complément 3 au Règlement ONU n° 89 au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen et de vote à leurs sessions de juin 2018.

### C. Autres questions

*Document(s)* : Documents informels GRRF-86-19 et GRRF-86-30.

57. L'expert de la Fédération de Russie a soumis le document GRRF-86-19, qui invite les représentants à confirmer le type de système de limitation de vitesse prescrit pour les types de véhicules homologués pour le transport de marchandises dangereuses, tel qu'il est défini dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Le Groupe de travail a confirmé qu'un véhicule équipé d'une fonction de limitation de vitesse était conforme à la section 9.2.5 de l'ADR tout comme un véhicule équipé d'un dispositif de limitation de vitesse.

58. L'expert de la Norvège a soumis le document GRRF-86-30, qui rend compte d'études concernant des accidents de camions vraisemblablement dus à une défaillance du système de direction. Le Groupe de travail a invité ses experts à examiner les données d'accidents disponibles et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de septembre 2018.

### D. Hommages

59. Le Groupe de travail a appris que M. Jochen Schaefer (Bosch et CLEPA) ne participerait plus à ses sessions parce qu'il était désormais en préretraite. Le Groupe de travail l'a félicité de son exceptionnelle contribution à ses travaux et lui a adressé ses meilleurs vœux.

## XIV. Ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-septième session

60. L'ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-septième session sera établi par le secrétariat et distribué dix semaines avant le début de la session<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Le GRRF a noté qu'il convenait de soumettre au secrétariat de la CEE des documents officiels au plus tard le 29 juin 2018, soit douze semaines avant la session.

## Annexe I

## Liste des documents informels (GRRF-86-...) examinés pendant la session

[Anglais seulement]

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) Running order	A
2	(Germany) Introduction of ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/4	F
3	(CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 55	F
4	(ETRTO) Proposal for amendments to UN Regulations Nos. 30 and 64	F
5	(ETRTO) Introduction to the proposal for amendments to UN Regulations Nos. 30 and 64	F
6	(ACDC) Status report	F
7	(Secretariat) Highlights of the last session of WP.29	F
8	(Secretariat) General information	F
9	(Germany, Japan, Russian Federation, ETRTO) Snow tyres provisions - status report	F
10	(Italy) Revised proposal for Amend. 3 to UN GTR No. 3	E
11	(Italy) Revised report on Amend. 3 to UN GTR No. 3	E
12	(AEBS) Status report	F
13	(Germany, Republic of Korea) Proposal for amendments to UN Regulation No.79 (Steering equipment)	E
14	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2017/22	B
15	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2018/10	F
16	(OICA) Proposal for amendments to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 13-H and Rev.1 to UN Regulation No. 13	B
17	(OICA) TPMS Fitment and Tyre Inflation Pressures - Field Study EU 2016/2017	F
18	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24	F
19	(Russian Federation) Request to GRRF concerning implementation of UN Regulation No. 89 in the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)	F
20	(ACSF) Status report of the IWG on ACSF Rev.1	F
21	(Tyre GTR) Report of the Chair of the IWG on Tyre GTR	F
22	(Tyre GTR) Memorandum explaining introduction of global marks for tyres in UN GTR No. 16	F
23	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11	B
24	(ETRTO) Proposal for amendments to UN Regulation No. 109.	B
25	(ETRTO) Proposal for a Corrigendum to UN Regulation No. 75 (ECE/TRANS/WP29/2017/8)	A
26	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/5 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11	B
27	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda for the 86th GRRF session	A
28	(TyreGTR) IWG on Tyre GTR proposal for Amend. 2 to UN GTR No. 16 (Phase 2A)	F
29	(TyreGTR) IWG on Tyre GTR proposal for Amend. 2 to UN GTR No. 16 (Phase 2A)	F
30	(Norway) Protection of steering gear attached to the chassis frame and an associated part on heavy truck	E
31	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/6 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12	B

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
32	(Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24	E
33	(CLEPA) Proposal for a Corrigendum to Revisions 7 and 8 to Regulation No. 13	A
34	(Poland) Draft proposal for a new supplement to the 01 series of amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical coupling device)	C
35	(IMMA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 78	E
36	(Secretariat) GRRF recommendations to the IWG on ACSF on the basis of GRRF-86-20-Rev.1	F
37	(CLEPA) UN R90 Approval Numbering	F
38	(GRRF Ambassador) Report to GRRF	F
39	(SIG R90) Status report	F
40	(CLEPA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 90	E
41	(Spain) Draft proposal for amendments to Annex 7 to UN Regulation No. 90	C
42	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/12	A
43	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/11	A

*Notes:*

- A Endorsed or adopted without amendment.
- B Endorsed or adopted with amendments.
- C Resume consideration on the basis of a document with an official symbol.
- D Kept as reference document/continue consideration.
- E Revised proposal for the next session.
- F Consideration completed or to be superseded.

## Annexe II

### Liste des groupes de travail informels

<i>Sigle</i>	<i>Président ou Coprésidents</i>	<i>Secrétaire</i>	<i>Date d'expiration du mandat</i>
AEBS	M. A. Lagrange (Commission européenne) M. T. Hirose (Japon)	O. Fontaine (OICA)	Septembre 2018
ACSF	M. C. Theis (Allemagne) M. H. Morimoto (Japon)	[J. Schaefer (CLEPA)]	Février 2019
MVC	M. A. Gunneriusson (Suède)	O. Fontaine (OICA)	Septembre 2019

## Annexe III

### Modifications aux Règlements ONU n<sup>os</sup> 13 et 13-H qui ont été adoptées

Sur la base du document GRRF-86-16-Rev.1

Règlement ONU n<sup>o</sup> 13-H,

Paragraphe 5.2.10, modifier comme suit :

« 5.2.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent...

...

Néanmoins, dans tous les cas, la source de freinage à friction constamment en fonction doit garantir que tant le système de freinage de service que le système de freinage de secours continuent de fonctionner avec le degré d'efficacité prescrit.

Pour le système de freinage de stationnement, un désaccouplement des surfaces freinées n'est admis qu'à condition d'être commandé **exclusivement** par le conducteur de sa place **ou à l'aide d'un dispositif de télécommande**, au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

**Le dispositif de télécommande mentionné ci-dessus doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques d'un ACSF de catégorie A, tel qu'il est défini dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n<sup>o</sup> 79 ou dans une série d'amendements ultérieure. ».**

Paragraphe 5.2.19.4, modifier comme suit :

« 5.2.19.4 Une fois que le contact d'allumage/démarrage qui commande l'alimentation en électricité de l'équipement de freinage a été coupé et/ou que la clef de contact a été retirée, il doit encore être possible d'actionner le système de freinage de stationnement, mais il doit être impossible de le desserrer.

**Cependant, le système de freinage de stationnement doit aussi pouvoir être desserré si cette action est commandée par un système de télécommande satisfaisant aux prescriptions techniques d'un ACSF de catégorie A, tel qu'il est défini dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n<sup>o</sup> 79 ou dans une série d'amendements ultérieure. ».**

Règlement ONU n<sup>o</sup> 13

Paragraphe 5.2.1.10, modifier comme suit :

« 5.2.1.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées reliées aux roues par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Lorsque le couple de freinage pour tel ou tel essieu est assuré à la fois par un système de freinage à friction et un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, la mise hors fonction de cette dernière source est autorisée, pour autant que la source de freinage à friction demeure constamment en fonction et capable d'assurer l'action de compensation dont il est question au paragraphe 5.2.1.7.2.1.

Toutefois, en cas d'effets transitoires de mise hors contact de brève durée, une compensation incomplète est admise, mais elle doit avoir atteint dans un délai d'1 s au moins 75 % de sa valeur finale.



Néanmoins, dans tous les cas, la source de freinage à friction constamment en fonction doit garantir que le système de freinage de service aussi bien que le système de freinage de secours continuent de fonctionner avec le degré d'efficacité prescrit.

Pour le système de freinage de stationnement, une mise hors fonction des surfaces freinées n'est admise qu'à condition que cette opération soit commandée ~~exclusivement~~ par le conducteur de sa place **ou à l'aide d'un dispositif de télécommande**, au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

**Le dispositif de télécommande mentionné ci-dessus doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques d'un ACSF de catégorie A, tel qu'il est défini dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou dans une série d'amendements ultérieure. ».**

*Paragraphe 5.2.1.26.4, modifier comme suit :*

« 5.2.1.26.4 Une fois que le contacteur d'allumage/démarrage qui commande l'alimentation en électricité du système de freinage a été mis sur la position "arrêt" et/ou que la clef de contact a été retirée, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement, mais il doit être impossible de le desserrer.

**Le dispositif de télécommande mentionné ci-dessus doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques d'un ACSF de catégorie A, tel qu'il est défini dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou dans une série d'amendements ultérieurs. ».**

## **Annexe IV**

### **Modifications du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/8 qui ont été adoptées**

*Proposition de nouveau paragraphe 9.4.3, modifier comme suit :*

« 9.4.3        Au moins... ».

*Proposition de nouveau paragraphe 9.4.4, modifier comme suit :*

« 9.4.4        Au moins... ».

*Annexe 9,*

*Paragraphe 2, sans objet en français.*

*Paragraphe 3.1.1, sans objet en français.*

## **Annexe V**

### **Proposition de rectificatif 1 au Règlement ONU n° 75**

**Sur la base du document GRRF-86-25**

*Annexe 7,*

*Paragraphe 1.2, note 1, sans objet en français.*

## Annexe VI

### Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2018/9, qui ont été adoptées

#### Sur la base du document GRRF-86-24

*Paragraphe 3.2.10*, modifier comme suit :

- « 3.2.10. L'indication, au moyen de l'indice "PSI" (**comme expliqué à l'annexe 7, appendice 2 du présent Règlement) ou en kilopascals (kPa)**, de la pression de gonflage à adopter pour les essais d'endurance charge/vitesse, ~~comme expliqué à l'annexe 7, appendice 2 du présent Règlement~~. Cette indication peut n'être inscrite que sur un seul flanc. ».

*Annexe 7, paragraphe 1.3*, modifier comme suit :

- « 1.3 Gonfler le pneumatique à la pression correspondant à l'~~indice de pression~~ **indication figurant sur le flanc** définie au paragraphe 3.2.10 du présent Règlement. ».

## Annexe VII

### Modifications apportées au Règlement ONU n° 89, qui ont été adoptées

#### Sur la base du document GRRF-86-14

Paragraphe 5.2.5.4.2, modifier comme suit :

« 5.2.5.4.2. Chaque fois que la vitesse du véhicule dépasse la  $V_{\text{rég}}$ , le conducteur doit en être informé par ~~un moyen, ou~~ un signal d'avertissement approprié, autre que le tachymètre. ».

Paragraphe 21.2.5.4.2, modifier comme suit :

« 21.2.5.4.2. Chaque fois que la vitesse du véhicule dépasse la  $V_{\text{rég}}$ , le conducteur doit en être informé par ~~un moyen, ou~~ un signal d'avertissement approprié, autre que le tachymètre. ».

Annexe 6,

Paragraphe 1.5.1, modifier comme suit :

« 1.5.1 Lorsque le DLRV ou la FLRV est désactivé, pour chaque rapport de démultiplication sélectionné pour la vitesse d'essai choisie  $V_{\text{rég}}$ , le service technique doit :

- a) **Soit** mesurer les forces nécessaires sur la pédale d'accélérateur ;
- b) **Soit mesurer la position de l'accélérateur ;**

pour maintenir la  $V_{\text{rég}}$  et une vitesse ( $V_{\text{rég}}^*$ ) dépassant la  $V_{\text{rég}}$  de 20 % ou de 20 km/h (la valeur la plus élevée étant retenue). ».

Paragraphe 1.5.2, modifier comme suit :

« 1.5.2 Lorsque le DLRV ou la FLRV est activé et réglé à la  $V_{\text{rég}}$ , le véhicule doit rouler à une vitesse inférieure de 10 km/h à la  $V_{\text{rég}}$ . Le véhicule doit ensuite être accéléré **soit** en augmentant la force exercée sur la pédale d'accélérateur, **soit en réglant la position de l'accélérateur** pendant une durée de  $1 \text{ s} \pm 0,2 \text{ s}$  de manière que sa vitesse atteigne la  $V_{\text{rég}}^*$ . Cette force **ou cette position** doit alors être maintenue pendant une durée d'au moins 30 s après que la vitesse du véhicule s'est stabilisée. ».