



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/55
24 mars 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

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

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL EN MATIÈRE DE ROULEMENT ET
DE FREINAGE (GRRF) SUR SA CINQUANTE-CINQUIÈME SESSION**

(3-6 février 2004)

1. Le GRRF a tenu sa cinquante-cinquième session du 3 au 6 février 2004, sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Des experts des pays ci-après ont participé à ses travaux, conformément à l'article 1 a) du Règlement du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Belgique, Canada, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie-et-Monténégro et Slovaquie. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi participé ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des fabricants de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO). Sur invitation spéciale du Président, des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi présents: Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et remorques (CLCCR) et Specialty Equipment Market Association (SEMA).

2. Les documents distribués sans cote pendant la session sont indiqués à l'annexe 1 du présent rapport.

RÈGLEMENTS N^{OS} 13 ET 13-H (FREINAGE)

a) Actualisation

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2003/8, TRANS/WP.29/GRRF/2004/1, TRANS/WP.29/GRRF/2004/10 et documents sans cote n^{OS} 5 et 5/Amend.1, 6, 15 et 16 (voir annexe 1 du présent rapport).

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document sans cote n^o 5/Amend.1 (qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRRF/2004/1), le document sans cote n^o 5 et le document sans cote n^o 16, qui contient des dispositions applicables au raccord ISO 7638. La proposition sera soumise au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2004 en tant que projet de complément 10 à la série 09 d'amendements au Règlement n^o 13.

4. Le Groupe de travail a examiné et adopté en principe les propositions figurant dans les documents TRANS/WP.29/GRRF/2003/8 et TRANS/WP.29/GRRF/2004/10, sous réserve de la suppression des mots «centre-axled trailers» (remorques à essieu central), dans la dernière phrase du paragraphe 5.2.2.2, et des nouveaux paragraphes proposés (5.3 à 5.3.3). L'expert de l'Allemagne a été prié d'établir, en collaboration avec l'expert du Danemark, un document de synthèse aux fins d'approbation à la prochaine session.

5. L'expert du Royaume-Uni a demandé au Groupe de travail de confirmer que les remorques de type O2 équipées d'un système de freinage pneumatique devaient satisfaire aux prescriptions de compatibilité définies à l'annexe 10. En l'absence de toute opposition, l'expert du Danemark a accepté d'apporter des éclaircissements sur ce point dans le document qu'il était en train de préparer avec l'expert de l'Allemagne.

6. En ce qui concerne le document sans cote n^o 6, le secrétariat a été prié de le faire distribuer sous une cote officielle aux fins d'examen à la prochaine session. Le Président a demandé aux experts d'examiner dans leur capitale l'exclusion des véhicules M1 du champ d'application du Règlement n^o 13.

7. Le Groupe de travail a pris note de la correction que le document sans cote n^o 15 propose d'apporter au paragraphe 11 du document TRANS/WP.29/GRRF/54 et il a demandé au secrétariat de vérifier la formule dans le document TRANS/WP.29/2004/12 et, si nécessaire, de modifier le document lors de la session de mars 2004 du WP.29.

8. L'expert de la Commission européenne a fait part de ses préoccupations concernant les différentes prescriptions de freinage applicables aux véhicules de la catégorie M1 et aux petits véhicules de la catégorie N1. Le Président a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour du Groupe de travail mais a demandé à la Commission européenne de soumettre un document.

b) Facilitation de l'essai des véhicules en circulation

Documents: TRANS/WP.29/2004/5, TRANS/WP.29/2004/6 et documents sans cote n^{OS} 17 et 18 (voir annexe 1 du présent rapport).

9. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur les documents TRANS/WP.29/2004/5 et TRANS/WP.29/2004/6, qui ont trait aux indicateurs d'usure, et sur

les amendements proposés à ces documents (documents sans cote n^{os} 17 et 18). L'expert du Royaume-Uni a été prié de réviser les documents en question aux fins d'examen à la prochaine session et les experts de l'Inde, de l'OICA et de la CLEPA ont été priés de lui apporter leur concours.

c) Éclairage des feux stop

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2004/7, TRANS/WP.29/GRRF/2004/8 et documents sans cote n^{os} 2, 23, 27 et 28 (voir annexe 1 du présent rapport).

10. L'expert de l'ISO a présenté une contribution (document sans cote n^o 23) sur les systèmes de freinage d'endurance. Le Groupe de travail a noté que le texte de la norme ISO correspondante serait disponible avant la fin 2004.

11. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRRF/2004/7 et le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2004, en tant que projet de complément 3 à la version initiale du Règlement n^o 13-H.

12. À l'issue d'un long échange de vues sur les documents sans cote n^{os} 2 (qui annule et remplace le TRANS/WP.29/GRRF/2004/8) et 27 (le numéro 28 ayant été retiré), le Groupe de travail a adopté la proposition présentée dans le document sans cote n^o 2, telle qu'elle est reproduite à l'annexe 2.

13. L'expert de l'Allemagne s'est opposé à la proposition concernant les systèmes de freinage d'endurance et a décidé qu'il examinerait cette question avec l'expert allemand du GRE.

14. Enfin, le Groupe de travail a décidé de transmettre les propositions au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2004, en tant que proposition distincte de projet de complément 10 à la série 09 d'amendements au Règlement n^o 13.

d) Compatibilité de freinage des poids lourds

Documents: documents sans cote n^{os} 1 et 10 (voir annexe 1 du présent rapport).

15. Le Groupe de travail a confirmé qu'il était en accord avec les propositions communiquées par le groupe informel (TRANS/WP.29/GRRF/2003/3, TRANS/WP.29/GRRF/2003/4, TRANS/WP.29/GRRF/2003/5, TRANS/WP.29/GRRF/2003/29 et TRANS/WP.29/GRRF/53, annexe 3). Outre les propositions déjà adoptées, le GRRF a adopté les documents sans cote n^{os} 1, 1/Amend.1 et 10, tels qu'ils sont reproduits à l'annexe 3. Le secrétariat y ajoutera les prescriptions nécessaires en ce qui concerne la marque d'homologation, après quoi ils seront soumis au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2004, en tant que série 10 d'amendements au Règlement n^o 13. Le Groupe de travail a décidé que le secrétariat pourrait prendre les mesures appropriées pour garantir que l'introduction de dispositions transitoires concernant la série 10 d'amendements ne porte pas atteinte aux compléments à cette même série ni n'affecte les prescriptions de la série 09 d'amendements, qui doit entrer en vigueur pendant la période de transition.

e) Mise au point d'un règlement technique mondial (rtm) sur le freinage

16. Le Groupe de travail a été informé par le Secrétaire du groupe informel chargé de la mise au point d'un rtm sur le freinage que ce dernier avait décidé que le rtm en question serait réservé aux véhicules affectés au transport de personnes et que ses travaux devraient être terminés en 2006.

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS RELATIVES AU FREINAGE DES MOTOCYCLES

Document: document sans cote n° 22 (voir annexe 1 du présent rapport).

17. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document sans cote n° 22, qui rend compte des progrès réalisés par le groupe informel, dont la prochaine session se tiendra au printemps 2004. Le rapport détaillé du groupe informel peut être consulté sur le site Web dms.dot.gov, numéro de dossier 11950.

18. Les experts du GRRF ont été priés de faire partie du groupe informel. Les experts de l'Inde et du Japon ont annoncé leur participation prochaine.

RÈGLEMENT N° 90 (Garnitures de freins de rechange)

19. Il a été rappelé que la première réunion du Groupe de travail spécial chargé d'examiner les questions relatives aux garnitures de freins de rechange se tiendrait le 19 février. Le Groupe de travail a décidé de remettre l'examen de cette question à sa prochaine session.

RÈGLEMENT N° 111 (Tenue de route et stabilité des véhicules)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1 et documents sans cote n°s 13, 19 et 26 (voir annexe 1 du présent rapport).

20. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1 en tenant compte des amendements proposés dans les documents sans cote n°s 13, 19 et 26, tels qu'ils sont reproduits à l'annexe 4 du présent rapport.

21. Les amendements proposés seront soumis au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2004, en tant que complément 1 au texte initial du Règlement n° 111.

22. L'expert de l'Espagne a attiré l'attention du Groupe de travail sur le fait que si le WP.15 acceptait à la fois la méthode du calcul et l'essai en conditions réelles, certains pays préféreraient l'essai en conditions réelles à la méthode du calcul.

RÈGLEMENT N° 79 (Équipement de direction)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 et Rev.1/Add.1, et documents sans cote n°s 8, 20 et 21 (voir annexe 1 du présent rapport).

23. Le Groupe de travail a examiné et adopté les documents TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 et Rev.1/Add.1, tels qu'amendés par le document sans cote n° 8, reproduit à l'annexe 5.

Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'approbation à leurs sessions de juin 2004, en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 79.

24. Le Groupe de travail a décidé que compte tenu de l'état d'avancement de la technique, le volant de direction continuait pour l'instant à être considéré comme la commande de direction.

25. Les documents sans cote n^{os} 20 et 21 seront examinés ultérieurement dans le cadre du Règlement n° 111.

PNEUMATIQUES

a) Harmonisation des Règlements concernant les pneumatiques

Documents: documents sans cote n^{os} 11, 14 et 24 (voir annexe 1 du présent rapport).

26. L'expert de la République tchèque a présenté le document sans cote n° 11 et l'expert du Royaume-Uni le document sans cote n° 14. Tous deux ont confirmé que tant les directives de l'Union européenne que les Règlements CEE-ONU étaient pleinement appliqués dans leurs pays.

27. Le Groupe de travail a suivi avec intérêt un exposé de l'expert de l'ETRTO (document sans cote n° 24) montrant la prolifération des prescriptions d'essai et de marquage et, partant, la nécessité d'un rtm sur les pneumatiques dans le cadre de l'Accord de 1998. Le Président du Groupe de travail a demandé aux experts gouvernementaux d'étudier la proposition de l'ETRTO et de se demander comment les questions soulevées pourraient être traitées.

b) Essai d'adhérence des pneumatiques

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2004/9 et documents sans cote n^{os} 4, 9 et 25 (voir annexe 1 du présent rapport).

28. Le Groupe de travail a suivi avec intérêt l'exposé (document sans cote n° 25) présenté par l'expert de l'ETRTO sur l'optimisation de l'homologation de type des pneumatiques et le marquage des flancs des pneumatiques.

29. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur le document TRANS/WP.29/GRRF/2004/9, à la lumière du document sans cote n° 4. Il a adopté les amendements ci-après (aussi inspirés du document sans cote n° 9) au document TRANS/WP.29/GRRF/2004/9.

Annexe 8

Paragraphes 2.1.2.3 et 2.2.2.3, ajouter à la fin la phrase ci-dessous:

«Le ou les pneumatique(s) ne doi(ven)t pas être exposé(s) directement au soleil pendant le conditionnement.».

Paragraphe 2.2.2.13, modifier comme suit:

«...

$mfdd = 213.48/S$

S étant la distance parcourue (en mètres), entre 80 et 20 km/h

...».

30. Pour ce qui est de la suite à donner aux propositions mentionnées au paragraphe 29 ci-dessus, les experts ont envisagé trois possibilités: modifier le Règlement n° 30, instaurer un nouveau règlement ou incorporer les prescriptions dans un futur règlement sur le bruit émis par les pneumatiques.

31. L'expert du Japon a mis en doute l'utilité d'avoir deux méthodes d'essai (sur le véhicule et sur la remorque) et il a indiqué qu'il serait partisan d'une seule méthode qui donnerait des résultats irréfutables.

32. L'expert de l'Allemagne s'est déclaré globalement opposé aux propositions et a mis en doute leur nécessité.

33. L'expert de la Commission européenne a souscrit aux propositions d'essai définies dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2004/9 et a fait savoir au Groupe de travail que la Directive sur le bruit des pneumatiques serait à l'avenir complétée par des prescriptions relatives à l'adhérence sur route mouillée.

34. L'expert de l'ETRTO a été prié de traiter en urgence les questions en suspens concernant la procédure d'essai (sur véhicule ou sur remorque) et d'établir un document pour la cinquante-sixième session.

35. Le Groupe de travail a finalement décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. L'expert de l'ETRTO a annoncé qu'il allait, en collaboration avec les experts du Japon et de l'Italie, préparer pour la prochaine session des propositions concernant le marquage, les valeurs limites, les dispositions transitoires et la désignation du service technique.

c) Règlement n° 30 (Pneumatiques)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10, TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 et Corr.1 et document sans cote n° 20 de la cinquante-quatrième session.

36. L'expert de l'ETRTO a informé le Groupe de travail que son organisation avait examiné la question de la résistance au roulement et qu'elle était disposée à établir un document de travail prenant en considération les normes en vigueur et les propositions déjà transmises par l'expert de la Fédération de Russie (TRANS/WP.29/GRRF/2003/10, TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 et Corr.1 et document sans cote n° 20 de la cinquante-quatrième session). Les experts de la Fédération de Russie et de l'ISO ont été priés d'apporter leur contribution à ce travail dès que possible.

37. L'expert du Japon a fait savoir que les mesures de résistance au roulement effectuées dans son pays conformément à la méthode de l'ISO laissaient apparaître des différences de 20 %.

38. Si les documents de travail sont disponibles, l'examen de cette question sera repris à la prochaine session.

d) Règlement n° 54 (Pneumatiques pour utilitaires)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10, TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 et Corr.1 et TRANS/WP.29/GRRF/2004/2.

39. En ce qui concerne la suite que le Groupe de travail a décidé de donner aux documents TRANS/WP.29/GRRF/2003/10 et TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 et Corr.1, prière de se reporter au paragraphe 35 ci-dessus.

40. La proposition de l'ETRTO (TRANS/WP.29/GRRF/2004/2) relative à un projet de rectificatif 1 au complément 15 à la version initiale du Règlement n° 54 a été adoptée par le Groupe de travail et sera soumise au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2004.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.2 et document sans cote n° 2 de la cinquante-troisième session.

41. Le Groupe de travail a procédé à un examen général du document TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.2.

42. À la suite de la suggestion visant à inclure ces prescriptions dans le Règlement n° 30, l'expert de l'ETRTO s'est engagé à préparer, en collaboration avec les experts du Royaume-Uni et de l'OICA, des propositions appropriées pour la prochaine session du Groupe de travail, notamment des dispositions relatives au marquage, aux définitions, aux méthodes d'essai, aux prescriptions minimales et aux pneus unidirectionnels.

43. D'aucuns ont en outre fait remarquer que les travaux menés aux États-Unis d'Amérique en vue de réviser les prescriptions relatives au système de surveillance de la pression des pneus (TPMS) ne devraient pas retarder la transmission de la proposition de l'ETRTO dans laquelle seul le système d'alerte de roulage à plat (RFWS) devrait être inclus.

f) Règlement n° 108 (Pneumatiques rechapés)

Document: TRANS/WP.29/GRRF/2002/18/Rev.2.

44. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/18/Rev.2, avec les amendements suivants:

Paragraphe 2.21.2, sans objet en français.

Paragraphe 3.2.9, modifier comme suit:

«3.2.9 Deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur...»

45. Le secrétariat a été prié de transmettre la proposition amendée au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2004, en tant que projet de complément 2 au Règlement n° 108.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRRF/2003/20; TRANS/WP.29/GRRF/2004/3 et document sans cote n° 12 (voir annexe 1 du présent rapport).

46. Le Groupe de travail a examiné et adopté en principe le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/19/Rev.1 tel qu'amendé par le document TRANS/WP.29/GRRF/2003/20 (l'amendement est reproduit ci-dessous), et le document TRANS/WP.29/GRRF/2004/3. Le document sans cote n° 12 a lui aussi été adopté en principe et le secrétariat a été prié de le faire distribuer sous une cote officielle à la prochaine session, qui reprendra l'examen de tous les documents mentionnés ci-dessous.

Paragraphe 3.2.12, modifier comme suit:

«3.2.12 Deux ans au plus après la date l'entrée en vigueur...»

h) Rôle des pneumatiques dans les accidents d'automobiles et de motocycles

47. Aucun nouveau renseignement n'étant disponible, l'examen de ce point a été reporté à la prochaine session.

QUESTIONS DIVERSES

a) Proposition de nouveau règlement relatif aux systèmes électroniques complexes

Document: TRANS/WP.29/GRRF/2003/27.

48. L'expert de l'Allemagne a présenté une proposition de nouveau projet de règlement (TRANS/WP.29/GRRF/2003/27) visant à réunir dans un seul et même règlement l'homologation de type de tous les systèmes électroniques complexes au lieu d'ajouter des prescriptions à leur sujet dans différents règlements. Au cours d'un échange de vues général, plusieurs délégations se sont inquiétées que l'on puisse homologuer un système de commande électronique sans évaluer son incidence sur d'autres systèmes du véhicule. D'autres délégations ont suggéré que ces systèmes pourraient aussi relever de la compétence d'autres groupes de travail, qui eux aussi devraient être associés à l'examen de cette question, une fois que le GRRF se sera fait son opinion.

49. Afin de faciliter l'examen de cette question à la prochaine session, l'expert de l'Allemagne a été prié de donner des exemples pratiques de l'application de sa proposition.

b) Projet de règle n° 2 à annexer à l'Accord de 1997

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

50. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/2003/16, après avoir supprimé les crochets du paragraphe 1.2.1. L'expert des Pays-Bas a annoncé qu'il allait transmettre au secrétariat quelques corrections de forme.

c) Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

51. Le Groupe de travail a procédé à un débat général sur les problèmes liés à l'homologation d'un véhicule seul et aux risques d'accident dus au mauvais fonctionnement de l'accélérateur électronique. L'expert du Royaume-Uni a demandé aux délégués ayant connu ce genre de problèmes d'apporter leur témoignage. En outre, il a accepté de communiquer à l'expert danois davantage de renseignements sur les prescriptions applicables à l'homologation d'un véhicule seul pour la prochaine session.

d) Systèmes électroniques de stabilisation

Document: Document sans cote n° 7 (voir annexe 1 du présent rapport).

52. L'expert de la Hongrie a présenté le document sans cote n° 7, dans lequel il est proposé d'élaborer des prescriptions spécifiques, qui seraient ensuite incluses soit dans les Règlements n°s 13, 79 et 111, soit dans un nouveau règlement.

53. Le Groupe de travail a noté que le document TRANS/WP.15/2004/11 définissait la notion de stabilité. L'expert des Pays-Bas a attiré l'attention du Groupe de travail sur le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/19, qui est lui aussi pertinent pour la question examinée.

54. Le Président a accepté une proposition de l'expert de l'Allemagne concernant la création d'un groupe informel d'experts internationaux qui se chargerait de cette question, mais il a tout de même décidé de demander l'aval du WP.29 à sa session de mars. Il a conclu que le Groupe de travail devrait revenir sur cette question à sa prochaine session, ne serait-ce que pour définir le mandat de ce groupe informel et désigner un président.

e) Règlement n° 89 (Dispositifs limiteurs de vitesse)

Document: Document sans cote n° 12 de la cent trente et unième session du WP.29.

55. Le Groupe de travail a pris note du document sans cote mentionné ci-dessus et, à l'issue d'un premier échange de vues, a demandé au secrétariat de le faire distribuer sous une cote officielle pour examen à la prochaine session.

f) Nouveau règlement sur les roues

56. Le Groupe de travail a rappelé la décision qu'il avait prise à sa cinquante-deuxième session (TRANS/WP.29/GRRF/52, par. 51) et a demandé aux experts gouvernementaux de rechercher un appui en faveur de ce règlement auprès de la Communauté européenne. Le Président a déclaré, que faute d'un soutien clair en faveur de ce règlement de la part des Parties contractantes et de la Commission européenne, cette question ne serait pas inscrite à l'ordre du jour de la prochaine session.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

57. Le Groupe de travail n'a pas examiné l'ordre du jour provisoire éventuel de sa cinquante-sixième session, qui se tiendra à Genève du 20 septembre (9 h 30) au 22 septembre (17 h 30) 2004. Il a été convenu que le Président, conjointement avec le secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour¹.

¹ Dans un souci d'économie, tous les documents officiels ainsi que les documents sans cote distribués par courrier avant la session ou affichés sur le site Web de la CEE-ONU (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>) ne sont plus distribués en salle. Les représentants sont donc priés de bien vouloir se munir de leurs exemplaires des documents.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS SANS COTE DISTRIBUÉS PENDANT LA SESSION

Numéro	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
1.	CLEPA	1.4.	A	Proposed corrigendum to document TRANS/WP.29/GRRF/2003/29	d
1/Amend 1	CLEPA	1.4.	A	Proposed corrigendum to document TRANS/WP.29/GRRF/2003/29	d
2.	OICA	1.3.	A	Draft Amendment to Regulation No. 13	d
3.	Président Royaume-Uni		A	Provisional Agenda Item Running Order	a
4.	Royaume-Uni	6.2.	A	Proposal for Draft Amendment to Regulation No. 30 (Pneumatic tyres)	d
5.	Allemagne	1.1.	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 13 (Braking)	a
5/Amend.1.	Allemagne	1.1.	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 13 (Braking)	d
6.	Royaume-Uni	1.1.	A	Proposed Amendment to Regulation No. 13	b
7.	Hongrie	7.4.	A	Proposal for Involving the Electronic Stability Enhancement Systems in the Regulatory Scheme	a
8.	Royaume-Uni	5.	A	Proposal to Amend Regulation No. 79	d
9.	Slovaquie	6.2.	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 30 (Pneumatic tyres)	d
10.	OICA	1.4.	A	Draft Proposal for Transitional Provisions for Regulation No. 13, 10 Series of Amendments	d
11.	République tchèque	7.3.	A	Information on the Latest Status in National Legislation of the Czech Republic Relating to Tyres and to Passive Safety	a
13.	Royaume-Uni	4.	A	Proposal to Amend Regulation No. 111, document TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1	d
14.	Royaume-Uni	6.1.	A	Information on the Latest Status in National Legislation of the United Kingdom Relating to Tyres and to Passive Safety	a
15.	Inde	1.1.	A	Comments on document TRANS/WP.29/GRRF/54, para. 11	d
16.	Inde	1.1.	A	Comments on TRANS/WP.29/GRRF/2004/1	a
17.	Inde	1.2.	A	Comments on document TRANS/WP.29/GRRF/2004/5	a

Numéro	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
18.	Inde	1.2.	A	Comments on document TRANS/WP.29/GRRF/2004/6	a
19.	Fédération de Russie	4.	A	Proposal for amendment of the Annex 3 para. 7.2. of the document TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1 (Regulation No. 111)	d
20.	Fédération de Russie	5.	A	Proposal concerning Draft Amendment to Regulation No. 79 (document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1) with regard to checking the dynamic stability of the vehicles with electronic steering	c
21.	Fédération de Russie	5.	A	Position of the Experts of the Russian Federation in regards to Draft Amendments to Regulations No. 79 (document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1)	c
22.	États-Unis d'Amérique	2.	A	Harmonization of Motorcycle Braking Requirements	a
23.	ISO		A	Road vehicles endurance braking systems of motor vehicles and towed vehicles and test procedures ISO CD 12161 Doc. TC22/SC2 N 597	a
24.	ETRTO	6.1.	A	Global Technical Regulation	a
25.	ETRTO	6.2.	A	UNECE Regulations Proposal for Optimization of Regulatory Framework and Tyre Type Approval	a
26.	Royaume-Uni	4.	A	Regulation No. 111, paragraph 7.2.	d
27.	Allemagne	1.3.	A	Draft amendments to Regulation No. 13	a
28.	Royaume-Uni	1.3	A	Draft amendments to Regulation No. 13	a

Notes:

- a) Examen terminé ou annulé.
 - b) Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.
 - c) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document sans cote.
 - d) Adopté.
-

Annexe 2PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13 ADOPTÉ
PAR LE GRRF À SA CINQUANTE-CINQUIÈME SESSION

(voir par. 12 du présent rapport)

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants:

- «5.2.1.30 Envoi d'un signal pour l'allumage des feux stop.
- 5.2.1.30.1 L'actionnement du frein de service par le conducteur doit envoyer un signal servant à allumer les feux stop.
- 5.2.1.30.2 Envoi d'un signal dans le cas des systèmes de freinage d'endurance*.
- 5.2.1.30.2.1 L'envoi d'un signal provoqué par l'actionnement du système de freinage d'endurance est autorisé, sauf lorsque le ralentissement est dû exclusivement au frein moteur.
- 5.2.1.30.2.2 L'envoi d'un signal peut être provoqué par un actionnement du système de freinage d'endurance capable de produire une décélération du véhicule \geq à $2,2 \text{ m/s}^2$, à condition que:
- La vitesse initiale du véhicule soit de 80 km/h;
 - Le rapport utilisé soit celui qui est normalement utilisé pour rouler à cette vitesse;
 - Le véhicule soit à vide.
- 5.2.1.30.2.3 Ce signal peut être supprimé lorsque le système de freinage d'endurance actionné ne permet pas d'atteindre les résultats ci-dessus, en raison d'une puissance insuffisante ou d'un état de charge trop élevé.
- 5.2.1.30.2.4 Lorsque le système de freinage d'endurance est actionné par relâchement de la pédale d'accélérateur, il convient de prendre des mesures pour éviter l'envoi d'un signal intermittent, par exemple lors des changements de vitesse.
- 5.2.1.30.3 L'actionnement du frein de service par "la fonction de freinage à commande automatique" doit produire le signal susmentionné. Toutefois, lorsque le ralentissement induit est inférieur à $0,7 \text{ m/s}^2$ alors que le véhicule roule à une vitesse supérieure à 50 km/h, le signal peut être supprimé*.
- 5.2.1.30.4 L'actionnement d'une partie du système de freinage de service par le "freinage sélectif" ne doit pas provoquer l'envoi du signal susmentionné**.

- 5.2.1.30.5 Sur les véhicules munis d'une ligne de commande électrique, le signal doit être émis par le véhicule tracteur lorsqu'il reçoit un message "allumer les feux stop" de la remorque, par l'intermédiaire de ladite ligne^{***}.
- 5.2.1.30.6 Les systèmes de freinage électrique par récupération, qui provoquent un ralentissement par relâchement de la pédale d'accélérateur, ne doivent pas produire le signal susmentionné.»

* Au moment de l'homologation de type, le constructeur automobile devra confirmer le respect de ces dispositions.

** En situation de "freinage sélectif", le passage à la fonction "freinage à commande automatique" est possible.

*** Cette disposition ne s'appliquera que lorsque l'on aura modifié la norme ISO 11992 pour y inclure un message "allumer les feux stop".

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants:

«5.2.2.21 Actionnement du système de freinage de service.

5.2.2.21.1 Dans le cas des remorques munies d'une ligne de commande électrique, le message "allumer les feux stop" est transmis par la remorque par l'intermédiaire de la ligne de commande électrique lorsque le système de freinage de la remorque est actionné pendant le "freinage à commande automatique" déclenché par la remorque. Toutefois, lorsque le ralentissement induit est inférieur à $0,7 \text{ m/s}^2$ alors que le véhicule roule à une vitesse supérieure à 50 km/h, le signal peut être supprimé^{*,***}.

5.2.2.21.2 Dans le cas de remorques munies d'une ligne de commande électrique, le message "allumer les feux stop" n'est pas transmis par la remorque par l'intermédiaire de la ligne de commande électrique pendant le "freinage sélectif" déclenché par la remorque^{**,****}.»

* Au moment de l'homologation de type, le constructeur automobile devra confirmer le respect de ces dispositions.

** En situation de "freinage sélectif", le passage à la fonction "freinage à commande automatique" est possible.

*** Cette disposition ne s'appliquera que lorsque l'on aura modifié la norme ISO 11992 pour y inclure un message "allumer les feux stop".

**** Cette disposition ne s'appliquera que lorsque l'on aura modifié la norme ISO 11992 pour y inclure un message "allumer les feux stop" et qu'on l'aura intégrée dans le présent Règlement.

Annexe 3

PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13 ADOPTÉ
PAR LE GRRF À SA CINQUANTE-CINQUIÈME SESSION

(voir par. 15 du présent rapport)

1. Proposition de dispositions transitoires à inclure dans la série 10 d'amendements au Règlement n° 13

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «12.1.1.2 Sauf indication contraire ou à moins que la situation n'exige le contraire, les compléments à la série 10 d'amendements s'appliquent aussi à la délivrance et au maintien des homologations accordées au titre de la série 9.
- 12.1.1.3 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation en vertu du présent Règlement tel qu'amendé par la série 10 d'amendements.».

Ajouter trois nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «12.1.2.5 À l'expiration d'un délai de 24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront accorder d'homologation CEE que si le type de véhicule à homologuer est conforme aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par la série 10 d'amendements.
- 12.1.2.6 Passé un délai de 48 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser une homologation de type nationale à un type de véhicule homologué conformément à la série précédente d'amendements au présent Règlement.
- 12.1.2.7 Passé un délai de 48 mois après la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser la première immatriculation sur leur territoire (la première mise en circulation) d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions de la série 10 d'amendements au présent Règlement.».

2. Proposition de rectificatif au document TRANS/WP.29/GRRF/2003/29

Paragraphe 1.3.1 a), deuxième alinéa, modifier comme suit:

«Au moins un essieu de tout autre groupe d'essieux doit commencer à développer une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est \leq à 1,2 bar.».

Paragraphe 1.3.1, note *, modifier comme suit:

«* Dans le cas d'essieux multiples, si l'écartement entre les essieux est supérieur à 2 m, chaque essieu doit être considéré comme un groupe d'essieux indépendant.»

Annexe 4

PROJET D'AMENDEMENTS AU DOCUMENT TRANS/WP.29/GRRF/2003/14/Rev.1
ADOPTÉ PAR LE GRRF À SA CINQUANTE-CINQUIÈME SESSION

(voir par. 20 du présent rapport)

(Proposition d'amendement du Règlement n° 111)

Paragraphe 11.5, modifier comme suit:

«11.5 Système de contrôle de stabilité enclenché: Oui/Non/Sans objet²».

Annexe 3

Paragraphe 5 b) et 5 c), supprimer.

Paragraphe 7.2 à 7.4, modifier comme suit:

«7.2 Sous réserve du paragraphe 5, si le véhicule ne peut atteindre l'angle d'inclinaison minimum de la plate-forme basculante défini au paragraphe 5.3.1.1 lorsqu'il est soumis à l'essai avec une citerne en partie remplie et au maximum de sa charge, sous réserve de l'accord de l'autorité chargée de l'homologation de type et compte tenu des précautions de sécurité appropriées, le constructeur ou le demandeur peut demander qu'un nouvel essai soit effectué dans les conditions définies aux paragraphes 7.2.1 ou 7.2.2. Si le constructeur ou le demandeur choisit de ne pas soumettre le véhicule à l'essai dans les conditions définies aux paragraphes 7.2.1 et 7.2.2, c'est le résultat du premier essai qui est retenu.

7.2.1 Le véhicule est au maximum de sa charge et la citerne est en partie ou en totalité remplie du fluide qu'elle est normalement censée servir à transporter.

7.2.2 Le véhicule est chargé au-delà de son maximum et la citerne est entièrement remplie d'un fluide de remplacement.

7.2.3 Si le constructeur du véhicule-citerne n'accepte pas que le véhicule soit en surcharge pour les besoins de l'essai supplémentaire, le véhicule est considéré comme n'ayant pas réussi l'essai.

7.3 Si le véhicule est soumis à l'essai avec une citerne entièrement remplie, les valeurs de l'angle d'inclinaison β_f de la plate-forme doivent être corrigées au moyen de la formule ci-dessous:

$$\tan \beta_p = \tan \beta_f \cdot \frac{A_T \cdot H_f}{A_f \cdot H_g} + \frac{T_T}{2 H_g} \left\{ 1 - \frac{A_T}{A_f} \right\}$$

La valeur de β_p doit être supérieure ou égale à l'angle d'inclinaison limite prescrit par le présent Règlement (β_c).

Où:

A_T = Masse du véhicule avec une citerne remplie d'un fluide normal;

A_f = Masse du véhicule avec une citerne remplie d'un fluide de remplacement.

$$A_f = A_T + V_i \cdot (\rho_f - \rho_T)$$

H_g, H_f = Hauteur du centre de gravité du véhicule, la citerne étant respectivement remplie d'un fluide normal et d'un fluide de remplacement:

$$H_f = H_g - V_i \cdot (\rho_f - \rho_T) / C_{ST}$$

T_T = Voie théorique du véhicule selon le plan transversal passant par le centre de gravité;

β_p = Angle d'inclinaison corrigé lorsque la citerne est remplie du fluide qu'elle est normalement censée servir à transporter;

β_f = Angle d'inclinaison obtenu lorsque la citerne est remplie du fluide de remplacement;

V_t = Volume effectif de la citerne;

$$C_{ST} = \frac{A_g}{H_g - H_l}$$

C_{ST} = Résistance verticale de la suspension au point du centre de gravité;

A_g = Masse du chargement;

ρ_T = Densité du fluide normal;

ρ_f = Densité du fluide de remplacement;

H_l = Hauteur du centre de gravité du véhicule en état de marche.

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«7.4 Si, dans le cas où la citerne est remplie d'un fluide de remplacement, la masse totale du véhicule est inférieure à sa masse maximale admissible et que le véhicule en question est censé transporter un fluide d'une densité supérieure à celle du fluide

d'essai, la valeur de l'angle d'inclinaison limite obtenue doit être corrigée à l'aide de la formule indiquée au paragraphe 7.2 de la présente annexe. Le constructeur peut aussi prendre ses dispositions pour que le véhicule soumis à l'essai soit rempli du fluide pour le transport duquel il a été conçu, en tenant compte de tous les risques encourus.».

Annexe 5

PROJET D'AMENDEMENTS AUX DOCUMENTS TRANS/WP.29/GRRF/2002/5/Rev.1 et
Rev.1/Add.1 ADOPTÉ PAR LE GRRF À SA CINQUANTE-CINQUIÈME SESSION

(Voir par. 23 du présent rapport)

Paragraphe 0 – Introduction, modifier comme suit:

«0. INTRODUCTION

Le présent Règlement a pour objet d'établir des prescriptions uniformes relatives à la conception et au fonctionnement des systèmes de direction équipant les véhicules utilisés sur route. Traditionnellement la prescription la plus importante prévoyait que le système de direction principal devait contenir une liaison mécanique entre la commande de direction, normalement le volant, et les roues pour déterminer la trajectoire du véhicule. On estimait qu'une liaison mécanique largement dimensionnée n'était pas sujette à des défaillances.

Le progrès technique, le désir d'améliorer la sécurité des passagers en éliminant la colonne de direction mécanique et l'avantage pour les constructeurs de pouvoir monter la commande de direction indifféremment à gauche ou à droite ont amené à revoir l'approche traditionnelle, et le Règlement est maintenant amendé pour tenir compte de ces nouvelles technologies. En conséquence, on pourra désormais disposer de systèmes de direction dans lesquels il n'existe aucune liaison mécanique concrète entre la commande de direction et les roues.

Les systèmes dans lesquels le conducteur conserve la conduite du véhicule mais avec l'aide de signaux émis à bord du véhicule qui influencent le système de direction sont appelés «systèmes de direction avancés avec assistance au conducteur». Ces systèmes peuvent comporter une «fonction de direction à commande automatique» faisant appel par exemple à des dispositifs d'infrastructure passifs pour aider le conducteur à maintenir le véhicule sur une trajectoire idéale (guidage sur la voie, maintien sur la voie ou contrôle de direction), à effectuer des manœuvres à petite vitesse dans des espaces restreints ou à s'arrêter en un lieu prédéfini (guidage vers arrêt d'autobus). Ils peuvent aussi comporter une «fonction de direction corrective», qui avertit par exemple le conducteur de tout écart par rapport à la trajectoire idéale (alarme de sortie de voie), corrige l'angle de braquage pour empêcher le véhicule de sortir de la voie choisie (correcteur de sortie de voie) ou corrige l'angle de braquage d'une ou de plusieurs roues pour améliorer le comportement dynamique ou la stabilité du véhicule.

Quel que soit le système de direction avancé avec assistance au conducteur, ce dernier peut, à tout moment, décider de neutraliser délibérément la fonction d'assistance, par exemple pour éviter un obstacle imprévu sur la chaussée.

Il est permis de penser que dans l'avenir le progrès technique permettra d'influencer ou de piloter le système de direction au moyen de capteurs et de signaux émis à bord du véhicule ou en dehors. Une telle évolution suscite des préoccupations concernant la conduite proprement dite du véhicule et l'absence de tout protocole international de transmission des données en ce qui concerne la commande de la direction depuis l'extérieur du véhicule. Le Règlement ne permet donc pas l'homologation générale de systèmes comprenant des fonctions permettant la commande de la direction au moyen de signaux extérieurs, transmis par exemple par des balises de signalisation ou des dispositifs actifs noyés dans le revêtement de la chaussée. Ces systèmes, qui ne nécessitent pas la présence d'un conducteur, ont été appelés «systèmes de direction autonomes».

Par ailleurs, le présent Règlement empêche l'homologation des systèmes permettant de diriger une remorque au moyen de conduites d'alimentation en énergie et de commandes électriques reliant la remorque au véhicule tracteur, puisqu'il n'existe aucune norme applicable aux raccords d'alimentation en énergie ni à l'échange de données numériques. Il est probable qu'un jour la norme ISO11992 de l'Organisation internationale de normalisation sera modifiée pour tenir compte de la transmission de données relatives à la commande de direction.

Paragraphe 1.2.3, supprimer.

Les paragraphes 1.2.4 et 1.2.5 deviennent les paragraphes 1.2.3 et 1.2.4.

Section 2 – Définitions

Paragraphes 2.3.4.1. et 2.3.4.2, modifier comme suit:

«2.3.4.1 Par “fonction de direction à commande automatique”, la fonction au sein d'un système complexe de commande électronique où l'actionnement du système de direction peut résulter de l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement avec l'aide de dispositifs d'infrastructure passifs, en vue de créer une commande continue pour aider le conducteur à suivre une trajectoire particulière, lors d'une manœuvre à petite vitesse ou d'une manœuvre de stationnement.

2.3.4.2 Par “fonction de direction corrective”, la fonction de commande discontinue au sein d'un système complexe de commande électronique par laquelle, pendant une durée limitée, l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule peut modifier l'angle de braquage d'une roue ou de plusieurs roues, afin de maintenir la trajectoire principale souhaitée du véhicule ou d'influer sur le comportement dynamique du véhicule.

Les systèmes qui n'actionnent pas directement eux-mêmes le système de direction mais qui, éventuellement avec l'aide de dispositifs d'infrastructure passifs, avertissent simplement le conducteur en cas d'écart par rapport à la trajectoire idéale du véhicule ou de danger imprévu, au moyen d'un signal tactile transmis par l'intermédiaire de la commande de direction sont aussi considérés comme une fonction de direction corrective.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«5.1.6.1 Chaque fois que la fonction de direction à commande automatique est activée, le conducteur doit en être averti; elle doit être automatiquement désactivée lorsque la vitesse du véhicule dépasse la limite fixée à 10 km/h de plus de 20 % ou si les signaux à interpréter ne sont plus reçus.

Le conducteur devra être prévenu de toute désactivation de cette fonction au moyen d'un signal visuel ou sonore bref et sans équivoque ou d'un signal tactile transmis par la commande de direction.».

Paragraphe 5.5.1, modifier comme suit:

«5.5.1 Dans toute la mesure possible et sous réserve d'un accord entre le constructeur et les services d'homologation, l'équipement de direction et son installation doivent être conçus de telle sorte que, sans démontage, son fonctionnement puisse être vérifié, le cas échéant, au moyen d'instruments, de méthodes ou de matériels d'essai courants.».

Annexe 6,

Paragraphe 2.6, sans objet en français.

Paragraphe 3.3.4, modifier comme suit:

«... doivent être indiqués chaque fois que...».

Annexe 6

GROUPES INFORMELS SPÉCIAUX DU GRRF

<u>Nom</u>	<u>Président</u>	<u>Personne à contacter</u>
Garnitures de frein	M. W. Rothman Tél.: (+ 49-2171) 501-577 Télécopie: (+ 49-2171) 501-530 Courriel: wrothmann@tmdfriction.com	<u>1/</u> Tél.: Télécopie: Courriel
Pneumatiques	M. I. Yarnold Tél.: (+44-20) 7944-2086 Télécopie: (+44-20) 7944-2069 Courriel: Ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	<u>1/</u> Tél.: Télécopie: Courriel

1/ À déterminer.
