



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/59  
1<sup>er</sup> mars 2006

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-NEUVIÈME SESSION**

(30 janvier-3 février 2006)

1. Le GRRF a tenu sa cinquante-neuvième session du 30 janvier au 3 février 2006, sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Les experts des pays ci-après ont participé à ces travaux, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République populaire de Chine, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Turquie. Des représentants de la Communauté européenne (CE) y ont aussi participé, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des fabricants de motocycles (IMMA), Organisation européenne du pneu et de la jante (ETRTO), Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA) et Speciality Market Equipment Association (SEMA). Sur invitation spéciale du Président, des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi présents: Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechangeurs de pneus (BIPAVÉR), Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et remorques (CLCCR) et Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM).
2. Les documents informels distribués pendant la session sont indiqués à l'annexe 1 du présent rapport.

## 1. RÈGLEMENTS N<sup>OS</sup> 13 ET 13-H (Freinage)

### 1.1 Actualisation

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/19/Rev.2; TRANS/WP.29/GRRF/2005/7 et Amend.1; TRANS/WP.29/GRRF/2005/12; TRANS/WP.29/GRRF/2005/13; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/5; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/6; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/7; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8; documents informels n<sup>OS</sup> GRRF-59-05, GRRF-59-07, GRRF-59-11, GRRF-59-16 et Add.1, GRRF-59-22, GRRF-59-23 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

3. Le GRRF ayant décidé, à sa précédente session (TRANS/WP.29/GRRF/58, par. 4), d'exclure les véhicules de la catégorie M1 du domaine d'application du Règlement n<sup>o</sup> 13 et d'étendre le domaine d'application du Règlement n<sup>o</sup> 13-H aux véhicules de la catégorie N1, l'expert du Royaume-Uni a présenté des propositions d'amendement au Règlement n<sup>o</sup> 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/7). Il a précisé que ces amendements avaient déjà été incorporés dans une nouvelle version de synthèse de Règlement n<sup>o</sup> 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8). Le GRRF a accueilli avec satisfaction les deux documents et a décidé que le document de synthèse serait considéré comme projet de série 11 d'amendements. L'expert de l'OICA a proposé un amendement au domaine d'application et a suggéré l'ajout de dispositions transitoires (GRRF-59-22). L'expert du Japon a présenté le document TRANS/WP.29/GRRF/2005/7/Amend.1, contenant des propositions d'amendement aux dispositions transitoires du Règlement n<sup>o</sup> 13. N'ayant pu parvenir à une position commune, le GRRF a décidé de procéder à un examen final du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 à sa prochaine session prévue en septembre 2006.

4. S'agissant des amendements nécessaires au Règlement n<sup>o</sup> 13-H, l'expert de l'OICA a rappelé l'objet de la partie A du document TRANS/WP.29/GRRF/2005/7 et a présenté une autre proposition visant à étendre le domaine d'application du Règlement aux véhicules de la catégorie N1 (GRRF-59-05). Le GRRF a donné son approbation de principe à cette proposition mais a fait observer que certaines dispositions relatives au contrôle technique périodique faisaient encore défaut. L'expert de l'Allemagne s'est déclaré disposé à soumettre, en temps opportun, une nouvelle proposition qui serait examinée à la prochaine session du GRRF. Il a été convenu d'adopter les amendements nécessaires au Règlement n<sup>o</sup> 13-H en même temps que le projet de texte susmentionné de la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13.

5. Rappelant sa proposition visant à modifier la méthode d'essai permettant de déterminer les prescriptions relatives à la consommation d'énergie, compte tenu de la méthode définie à l'annexe 19 du Règlement n<sup>o</sup> 13, l'expert de la CLEPA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/5 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/6, qui annulent et remplacent le document TRANS/WP.29/GRRF/2005/12. À l'issue du débat, le GRRF est convenu de la nécessité d'aligner l'annexe 13 sur la nouvelle annexe 19, puis a invité les experts de l'Allemagne, de la France et de la CLEPA à établir une proposition commune. L'expert de la France s'est déclaré favorable à la proposition concernant les systèmes de suspension à air, mais il a estimé que les dispositions ne devraient pas être ouvertes à tous les autres systèmes de suspension possibles. Le GRRF a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/5 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/6, sans modification, et a demandé au secrétariat de les

soumettre, en tant que projet de complément 2 à la série 10 d'amendements au Règlement n° 13, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2006.

6. Le GRRF a examiné une proposition de la CLEPA (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/19/Rev.2) visant à rendre obligatoires les systèmes de freinage antiblocage de la catégorie A sur les véhicules de la catégorie O<sub>4</sub>. Il n'a adopté que l'amendement au paragraphe 5.2.2.13 et a demandé au secrétariat de soumettre ledit amendement, en tant qu'élément du projet de complément 2 à la série 10 d'amendements au Règlement n° 13 (voir le paragraphe 5 ci-dessus), au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2006.

7. L'expert de la Fédération de Russie a fait un exposé sur les travaux de recherche menés dans son pays au sujet de l'allumage des feux stop en cas de fonctionnement des freins auxiliaires du véhicule (GRRF-59-16 et Add.1). L'expert du Japon a présenté le document GRRF-59-11 relatif aux prescriptions en matière de performance des systèmes de freinage d'endurance. Se référant aux débats ayant eu lieu au sein du GRE au sujet de la limitation de la durée d'allumage des feux stop activés par le ralentisseur (voir le paragraphe 15 du rapport TRANS/WP.29/GRE/55), l'expert de l'Allemagne a proposé d'ajouter une prescription applicable à l'activation des feux stop pendant une durée maximale de quatre secondes. L'expert de la CLEPA a rappelé l'objet du document GRRF-57-34 et a demandé que ces prescriptions en matière de performance du freinage d'endurance ne soient limitées qu'aux véhicules à transmission électrique. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition commune établie par le Japon, l'Allemagne, la CLEPA et l'OICA. Le Président a rappelé au GRRF que le WP.29 avait décidé que la durée d'allumage du feu stop était une question relevant du GRE; il a donc estimé que la proposition ne devrait pas inclure des spécifications dans ce domaine.

8. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3 relatif à des prescriptions spéciales applicables aux freins de stationnement électriques. Le GRRF a pris note d'une réserve d'examen exprimée par les Pays-Bas et a décidé d'en reprendre l'examen à sa prochaine session.

9. L'expert de la CLEPA a rappelé le débat qui avait eu lieu lors de la précédente session du GRRF au sujet du document TRANS/WP.29/GRRF/2005/13, dans lequel sont proposés des amendements au Règlement n° 13 à la lumière des enseignements tirés de l'application de la méthode d'essai actuelle. Il a ajouté n'avoir reçu que quelques observations. L'expert de l'Allemagne a souligné l'importance de ce document. Les experts du GRRF ont été invités à communiquer leurs observations à l'expert de la CLEPA. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'une nouvelle proposition élaborée conjointement par l'Allemagne, la France et la CLEPA.

10. Le GRRF a suivi avec intérêt un exposé de l'expert du Danemark sur les résultats d'une étude menée dans son pays au sujet du comportement des poids lourds et de leurs remorques en cas de freinage dans des conditions de circulation réelles (GRRF-59-07). Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et, à cette fin, a demandé au secrétariat de distribuer le document GRRF-58-25 avec une cote officielle (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/10).

## 1.2 Facilitation des essais des véhicules en circulation

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1; document informel n° GRRF-59-06 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

11. S'agissant du contrôle technique périodique et des indicateurs d'usure des garnitures de freins de service, l'expert de l'Allemagne a présenté le document GRRF-59-06, dans lequel sont proposés de nouveaux amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1. Il a indiqué qu'une réunion informelle d'experts était prévue à Saragosse (Espagne) en mai 2006. Le GRRF a décidé de renvoyer à sa prochaine session l'examen de cette question et a invité les experts du Danemark, du Royaume-Uni, de la CLEPA et de l'OICA à œuvrer à la recherche d'une solution commune avant cette session.

## 1.3 Élaboration d'un rtm sur le freinage des voitures particulières

Document: document informel n° GRRF-59-03 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

12. Le GRRF a été informé de l'état d'avancement des travaux du groupe informel chargé du rtm sur le freinage des voitures particulières (document GRRF-59-03). Le GRRF a noté que le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 avait décidé de suspendre temporairement les travaux du groupe informel en attendant de trouver des solutions pour les essais des systèmes ABS des motocycles. Il a également été expliqué que certains problèmes semblaient très difficiles à résoudre et que le texte définitif du projet de rtm pourrait inclure des options et, de ce fait, ne pas être entièrement harmonisé. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

## 2. FREINAGE DES MOTOCYCLES

### 2.1 Harmonisation des prescriptions relatives au freinage des motocycles

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/4; documents informels n°s GRRF-59-04 et GRRF-59-24 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

13. L'expert du Canada a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/4 relatif au projet de rtm sur les systèmes de freinage des motocycles et élaboré par le groupe informel MCGTR. L'expert de l'Allemagne a souligné la nécessité d'équiper les motocycles avec side-car de systèmes de freinage sur toutes les roues. L'expert de l'IMMA a présenté les questions encore en suspens (GRRF-59-04). À l'issue d'un examen détaillé du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/4, le GRRF a donné son accord de principe aux solutions proposées par l'IMMA (telles qu'elles figurent dans le document GRRF-59-24), notamment les propositions de prescriptions applicables au système ABS pour les arrêts sur revêtement à forte adhérence, les arrêts sur revêtement à faible adhérence et l'essai de blocage des roues avec transition d'un revêtement à faible adhérence à un revêtement à forte adhérence, en attendant les essais de validation. Les experts du GRRF ont été invités à vérifier le projet de rtm en ce qui concerne l'utilisation correcte des termes «actionnement» et «application».

14. Le groupe informel MCGTR s'est réuni après la session proprement dite du GRRF, dans l'après-midi du vendredi 3 février 2006, pour élaborer et coordonner un programme d'essai

visant à valider les solutions proposées. Des installations d'essai en Europe, au Japon et aux États-Unis d'Amérique étaient disposées à participer à ce programme d'essai.

15. Le GRRF a indiqué qu'il était devenu urgent d'adopter le projet de rtm sur les systèmes de freinage des motocycles. Le Président a proposé la tenue d'une session extraordinaire du GRRF en juin ou juillet 2006, sous réserve d'une confirmation par le WP.29 et l'AC.3 à leurs sessions de mars 2006. L'expert des États-Unis d'Amérique a de nouveau souhaité que le rtm soit mis aux voix au sein du WP.29 et de l'AC.3 à la session de juin 2006.

### 3. RÈGLEMENT N° 90 (Garnitures de frein de rechange)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2005/16; TRANS/WP.29/GRRF/2005/17.

16. Se référant à l'adoption par le GRRF, à sa précédente session, du document TRANS/WP.29/GRRF/2005/16, l'expert de la France a rappelé l'objet du document TRANS/WP.29/GRRF/2005/17. Il a informé le GRRF que la prochaine réunion du groupe informel sur les garnitures de frein de rechange était prévue à Paris en juin 2006. Il a rendu compte de l'étude de sensibilité, en cours dans son pays, concernant le rodage des garnitures de frein. Le GRRF a décidé de renvoyer l'adoption du document à sa prochaine session, en attendant les conclusions de cette étude.

### 4. RÈGLEMENT N° 79 (Équipement de direction)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2005/4; documents informels n<sup>os</sup> GRRF-59-15 et GRRF-58-15 (voir l'annexe 1 du présent rapport et du rapport de la session précédente, respectivement).

17. L'expert de la Fédération de Russie a rappelé l'objet du document GRRF-58-15 et a présenté le document GRRF-59-15, dans lequel est proposé une actualisation du Règlement n° 79 en ce qui concerne de nouvelles dispositions applicables à la commande de direction, à la tenue de route et à la stabilité du véhicule. Le GRRF a salué cette proposition mais a rappelé sa position générale qui est d'éviter, dans les Règlements CEE, de fonder sur des évaluations subjectives les prescriptions applicables aux essais. L'expert de la Fédération de Russie a retiré le document TRANS/WP.29/GRRF/2005/4 et s'est déclaré disposé à établir une nouvelle proposition, qui serait soumise au GRRF pour examen à sa soixante et unième session prévue en février 2007. Clôturant le débat, le Président a proposé de retirer cette question de l'ordre du jour et d'en reprendre l'examen sur la base d'une nouvelle proposition de la Fédération de Russie.

## 5. PNEUMATIQUES

### 5.1 Harmonisation des règlements sur les pneumatiques

18. Le GRRF a noté qu'aucun nouveau document n'avait été soumis. Toutefois, l'expert de l'ETRTO a présenté un rapport intérimaire détaillé sur l'élaboration d'un rtm concernant les pneumatiques. Il a informé le GRRF qu'aucune réunion du groupe informel n'était prévue pour l'instant et que, dans l'intervalle, l'ETRTO continuerait ses travaux sur des méthodes d'essai harmonisées pour les pneumatiques. Il a déclaré que le projet de rtm pourrait être structuré de façon à comprendre différents modules correspondant aux différentes prescriptions applicables

aux performances en matière de sécurité, au bruit de roulement et à l'adhérence sur sol mouillé. Il a ajouté que la France, en tant que responsable du rtm, établirait un projet de proposition de rtm sur les pneumatiques, que l'AC.3 examinerait à sa session de juin 2006. Une fois cette proposition adoptée par l'AC.3, le groupe informel commencerait ses travaux.

19. Se référant au document GRRF-58-18, le Président a néanmoins conclu que d'autres approches modulaires étaient encore possibles. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, à la lumière des faits nouveaux intervenus au sein du WP.29 et de l'AC.3.

## 5.2 Essai d'adhérence des pneumatiques

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/11/Rev.1; documents informels n<sup>os</sup> GRRF-56-13, GRRF-58-26, GRRF-58-29, GRRF-59-02, GRRF-59-17 et GRRF-59-19 (voir l'annexe 1 du présent rapport et des rapports de sessions précédentes).

20. S'agissant de l'inclusion dans le Règlement n<sup>o</sup> 117 de prescriptions applicables à l'adhérence sur sol mouillé, l'expert du Royaume-Uni a présenté le texte révisé du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/11/Rev.1, qui annule et remplace les documents GRRF-56-13, GRRF-58-26 et GRRF-58-29. Il a proposé des amendements supplémentaires (GRRF-59-02 et GRRF-59-17), qui visent à aligner cette proposition sur la décision du WP.29, prise à sa session de novembre 2005 (voir le rapport TRANS/WP.29/1047, par. 32 et 36), d'autoriser des homologations soit pour le bruit, soit pour le bruit et l'adhérence sur sol mouillé uniquement. L'expert de l'ETRTO a déclaré qu'il n'avait pas le sentiment que la décision du WP.29 reflétait correctement les vues exprimées par le GRB à sa quarante-deuxième session. Il s'est interrogé sur l'application obligatoire par une Partie contractante des prescriptions relatives au bruit de roulement là où des prescriptions relatives à l'adhérence sur sol mouillé étaient appliquées. Il a dit préférer conserver une approche totalement flexible et de prévoir des prescriptions facultatives pour le bruit de roulement ou l'adhérence sur sol mouillé, ou pour les deux, au choix de la Partie contractante. Le Président a pris note des observations de l'expert de l'ETRTO mais n'a pas souhaité revenir sur l'orientation donnée par le WP.29 en la matière.

21. À l'issue du débat, le GRRF a procédé à un examen approfondi d'une proposition révisée (GRRF-59-19) présentée par le Royaume-Uni. En ce qui concerne les dispositions relatives à la conformité de la production, l'expert de l'ETRTO a proposé la suppression du paragraphe 8.3, qui prévoit des tolérances pour les écarts dus à la production en série. Il a ajouté qu'en cas de suppression de ce paragraphe, les services administratifs des Parties contractantes devraient veiller à utiliser la même installation d'essai et la même procédure d'essai pour l'homologation de type et la conformité de la production.

22. Le GRRF a adopté le document reproduit à l'annexe 5 du présent rapport (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/59/Add.1). Le secrétariat a été chargé de soumettre le texte adopté au GRB (voir le document GRB-43-1) pour approbation à sa quarante-troisième session prévue en février 2006 et, par la suite, de transmettre le document, en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 117, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2006.

### 5.3 Règlement n° 30 (Pneumatiques)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 et Corr.1.

23. Rappelant sa décision prise à la précédente session (TRANS/WP.29/GRRF/58, par. 31 et 32), le GRRF est convenu de renvoyer l'examen de cette question à sa soixantième session prévue en septembre 2006, en attendant les résultats définitifs des études menées par l'ETRTO et la Commission européenne dans le domaine de la résistance au roulement.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.5; documents informels n<sup>os</sup> GRRF-59-10 et GRRF-59-20 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

24. Le GRRF a repris l'examen de la proposition du Royaume-Uni visant à simplifier et à clarifier les prescriptions du Règlement n° 64 applicables aux véhicules équipés de pneumatiques à roulage à plat (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.5). L'expert de l'Allemagne a émis une réserve d'examen au sujet de l'objet du document. L'expert de la CE a déclaré que les deux systèmes, à savoir le pneumatique à roulage à plat et les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, sont de nature à améliorer la sécurité routière. Il a ajouté qu'en l'état la Commission européenne n'avait aucune intention d'exiger l'un des systèmes, faute de motifs convaincants. Le GRRF a également pris note d'une proposition du Japon contenant des amendements relatifs à cette question (GRRF-59-10).

25. À l'issue du débat, l'expert du Royaume-Uni a présenté un document révisé (GRRF-59-20). Cette proposition a suscité quelques observations. L'expert de l'ETRTO s'est prononcé contre les prescriptions relatives à l'essai des systèmes d'alerte de roulage à plat et a fait référence à la justification figurant dans le document GRRF-57-21. Clôturant le débat, le Président a remercié l'expert du Royaume-Uni de sa persévérance sur cette question et, estimant qu'un accord sur les détails techniques était proche, l'a invité à établir une proposition visée qui ferait l'objet d'un examen final lors de la prochaine session.

### 5.5 Règlement n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/15/Rev.1; document informel n° GRRF-59-18 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

26. L'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-59-18, dans lequel sont exposés les arguments en faveur de la prise en compte dans le Règlement n° 106 de nouvelles catégories de pneumatiques à carcasse radiale subissant de grands enfoncements. Le GRRF a examiné la proposition de l'ETRTO (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2005/15/Rev.1) de manière approfondie et l'a adoptée sans modification. Le secrétariat a été chargé de soumettre le document, en tant que complément 4 au Règlement n° 106, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2006.

## 5.6 Émissions sonores des pneumatiques rechapés

Documents: documents informels n<sup>os</sup> GRRF-59-08 et GRRF-59-14 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

27. L'expert du BIPAVÉR a informé le GRRF que l'examen des nouvelles prescriptions applicables au bruit de roulement des pneumatiques rechapés suivait son cours au sein du GRB.

28. L'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-59-08, dans lequel est proposée une augmentation des tolérances concernant la largeur du boudin des pneumatiques rechapés. Le GRRF a constaté que le document bénéficiait d'un large soutien et a demandé au secrétariat de le distribuer avec une cote officielle en vue d'un examen final lors de la prochaine session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/11).

29. L'expert du BIPAVÉR a présenté une proposition visant à définir les pneumatiques aux flancs renforcés destinés au rechapage et à les inclure dans le Règlement n<sup>o</sup> 109 (GRRF-59-14). Le GRRF a pris note de quelques observations et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session prévue en septembre 2006, sur la base d'un nouveau document officiel soumis par la CE et le BIPAVÉR.

## 5.8 Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant les pneumatiques

30. L'expert de la CEE a informé le GRRF que la Communauté européenne ne serait pas en mesure, lors des sessions de mars 2006 du WP.29 et de l'AC.1, de prendre part au vote sur le nouveau projet de règlement concernant l'homologation des roues pour voitures particulières.

31. Le GRRF a pris note des informations communiquées par l'ETRTO, selon lesquelles l'Inde appliquait ses propres règlements concernant le freinage et les pneumatiques, conformément aux règlements n<sup>os</sup> 13, 30 et 54 de la CEE. Toutefois, l'Inde réclamait ses propres marques nationales sur les flancs des pneumatiques. Le GRRF souhaiterait recevoir de l'Inde des renseignements plus détaillés sur cette question à sa prochaine session prévue en septembre 2006.

## 6. QUESTIONS DIVERSES

### 6.1 Systèmes électroniques de stabilisation dynamique

Document: document informel n<sup>o</sup> GRRF-59-21 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

32. Au nom du Président du groupe informel chargé des systèmes électroniques de stabilisation dynamique, l'expert de la Hongrie a présenté l'état d'avancement des travaux menés par le groupe informel au cours des trois dernières sessions (GRRF-59-21). Le GRRF a noté que le groupe informel était bien représenté par des experts du freinage des poids lourds. L'expert de l'OICA a encouragé les experts du freinage des voitures particulières à se joindre au groupe informel. Clôturant le débat, le Président du GRRF a proposé que le groupe informel concentre son attention sur les poids lourds et poursuive ses travaux relatifs à une proposition concrète d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13, compte tenu d'une éventuelle extension aux voitures particulières. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

## 6.2 Éclaircissements sur le champ d'application des règlements relevant du GRRF

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2005/19; documents informels n<sup>os</sup> GRRF-59-09 et GRRF-59-12 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

33. L'expert de la CE a rappelé les discussions tenues à la précédente session du GRRF au sujet du document TRANS/WP.29/GRRF/2005/19 relatif à des amendements au champ d'application des Règlements n<sup>os</sup> 30, 54, 75, 78, 90, 108 et 109. L'expert de l'Allemagne a proposé de nouveaux amendements aux Règlements n<sup>os</sup> 30, 54, 108 et 109 portant sur les pneumatiques (GRRF-59-12).

34. Au sujet des amendements au champ d'application du Règlement n<sup>o</sup> 90, l'expert de l'OICA a présenté des clarifications (GRRF-59-09). Le GRRF a adopté ces amendements, tels qu'ils figurent à l'annexe 2 du présent rapport, et a demandé au secrétariat de soumettre le texte adopté, en temps que projet de complément 8 à la série 01 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 90, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2006.

35. Le GRRF a noté que des prescriptions spécifiques aux essais pour véhicules des catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub> faisaient encore défaut dans les Règlements n<sup>os</sup> 13 et 78. Faute d'un accord sur cette question, le Président a fait part de son intention de solliciter l'avis du WP.29 sur la question de savoir si les véhicules des catégories L<sub>6</sub> et L<sub>7</sub> devraient être inclus dans le champ d'application des règlements n<sup>os</sup> 13 ou 78. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition révisée de la CE tenant compte de l'avis du WP.29.

## 6.3 Règlement n<sup>o</sup> 89 (Dispositifs de limitation de vitesse)

36. Aucune nouvelle information n'a été reçue sur cette question. Le GRRF a décidé de supprimer cette question de son ordre du jour.

## 6.4 Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

37. Le GRRF a noté qu'aucune nouvelle information n'avait été reçue à ce sujet.

## 6.5 Règlement n<sup>o</sup> 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2005/2; ECE/TRANS/WP.29/GRE/2006/31; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/2; documents informels n<sup>os</sup> GRRF-59-13 et GRRF-59-23 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

38. Le GRRF a pris note d'une nouvelle proposition parue sous la cote ECE/TRANS/WP.29/GRE/2006/31 (annulant et remplaçant le document TRANS/WP.29/GRE/2005/2), que le GRE est censé approuver à sa session d'avril 2006. L'expert de l'OICA a rendu compte de l'état d'avancement des travaux des réunions d'experts communes au GRE et au GRRF. Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/2, dans lequel sont proposées de nouvelles dispositions relatives au freinage d'urgence. S'agissant des valeurs de décélération proposées, l'expert du Japon a présenté un amendement

(GRRF-59-13). À l'issue du débat, l'expert de l'OICA a soumis une proposition d'amendement révisée (GRRF-59-23).

39. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/2, moyennant les modifications figurant à l'annexe 3 du présent rapport. Le secrétariat a été chargé de soumettre le texte, en tant que projet de complément 2 (distinct de celui qui est mentionné aux paragraphes 5 et 6 plus haut) à la série 10 d'amendements au Règlement n° 13, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2006.

#### 6.6 Règlement n° 55 (Attelages mécaniques)

Document: document informel n° GRRF-58-5 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

40. Rappelant l'objet du document GRRF-58-5, l'expert de l'Allemagne a fait un exposé sur une nouvelle procédure d'essai pour les boules d'attelage et les cols de cygne. Le GRRF a salué cette initiative et approuvé la proposition du Président de créer un groupe informel chargé des attelages mécaniques. Le Président a fait part de son intention de demander au WP.29 d'approuver, à sa session de mars 2006, la création de ce groupe informel.

41. Le GRRF a invité l'expert de l'Allemagne à élaborer une proposition relative au mandat et au règlement intérieur de ce nouveau groupe informel. Il a été décidé de reprendre l'examen de cette question à la prochaine session.

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

42. Le GRRF n'a pas examiné d'ordre du jour pour sa soixantième session prévue à Genève du 18 (14 h 30) au 21 (12 h 30) septembre 2006. Il a été convenu que le Président, conjointement avec le secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour<sup>1,2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dans un souci d'économie, tous les documents officiels ainsi que les documents informels distribués par courrier avant la session ou affichés sur le site Web de la CEE (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>) ne seront plus distribués en salle.

Les représentants sont donc priés de bien vouloir se munir de leurs exemplaires des documents. Pour les documents officiels susmentionnés, les représentants ont désormais accès au système de diffusion électronique des documents de l'ONU à l'adresse suivante:

<http://www.documents.un.org>.

<sup>2</sup> Pour aider les représentants à prendre leurs dispositions de voyage et d'hébergement, le Président les informe que les questions relatives aux pneumatiques seront examinées à la fin de la session.

Annexe 1LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS (SÉRIE GRRF-59-...) DISTRIBUÉS  
PENDANT LA CINQUANTE-NEUVIÈME SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
1.	Président	-	A	Provisional Agenda Item Running Order	(a)
2.	Royaume-Uni	5.2	A	Proposal to add tyre adhesion performances to UNECE Regulation No. 117	(a)
3.	PVGTR	1.3	A	Report of the position of the PVGTR informal working group discussion at the end of 2005	(a)
4.	MCGTR	2.1	A	Global technical regulation on motorcycles brake systems – Issues remaining after final draft was sent to GRRF	(a)
5.	OICA	1.1	A	Amendment proposal to Regulation Nos. 13 and 13-H	(a)
6.	OICA	1.2	A	Draft amendment to Regulation No. 13	(a)
7.	Danemark	1.1	A	Better brakes on heavy vehicles	(a)
8.	ETRTO	5.8	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 109 (to increase section width tolerances for retreaded tyres)	(b)
9.	OICA	6.2	A	Proposal for amendments to Regulation No. 90 (Clarification of the scope of the Regulation)	(a)
10.	Japon	5.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 64 (Temporary-use spare wheels/tyres)	(a)
11.	Japon	1.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 13 (Braking)	(a)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
12.	Allemagne	6.2	A	Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 30, 54, 75, 108 and 109 and Regulations Nos. 78 and 90	(a)
13.	Japon	6.5	A	Proposal of Japan on emergency stop signal	(a)
14.	BIPAVER	5.8	A	Proposal to define and include tyres with kerb bands for retreaded tyres in UNECE Regulation No. 109	(a)
15.	Fédération de Russie	4.	A	Proposal for further development of provisions for vehicles steering control, handling and stability (UNECE Regulation No. 79)	(a)
16. Add.1	Fédération de & Russie	1.1	A/R	Information on research concerning activation of brake lighting in case of application of vehicle auxiliary brakes	(a)
17.	Royaume-Uni	5.2	A	Proposal to add tyre adhesion performances to UNECE Regulation No. 117	(a)
18.	ETRTO	5.5	A	New categories of agricultural tyres (IF, VF) and UNECE Regulation No. 106	(a)
19.	Royaume-Uni	5.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 117	(a)
20.	Royaume-Uni	5.4	A	Revised proposal for draft amendment to Regulation No. 64 (Temporary-use spare wheels/tyres)	(a)
21.	EVSC	6.1	A	GRRF ad-hoc working group on electronic vehicle stability control (EVSC) – Status report	(a)
22.	OICA	1.1	A	Proposal for the deletion of M1 category from Regulation No. 13	(a)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
23.	OICA	6.5	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 13 (Emergency braking)	(a)
24.	Canada/IMMA	2.1	A	Draft global technical regulation on motorcycle brake systems	(a)
<u>Réexamen de documents informels soumis à la session précédente du GRRF</u> (le numéro du point de l'ordre du jour est celui de la présente session)					
56-13	ETRTO	5.2	A	Arguments in favour of a new separate regulation for type approval of the tyre wet adhesion	(a)
58-5	Allemagne	5.2	A	Proposal for a draft Supplement to the 01 series of amendments to Regulation No. 55	(a)
58-15	Fédération de Russie	4.	A	Clarification by the expert from the Russian Federation related to TRANS/WP.29/GRRF/2005/4	(a)
58-25	Allemagne	1.1	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 13	(b)
58-26	ETRTO	5.2	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 117	(a)
58-29	CE	5.2	A	Draft amendment to Regulation No. 117	(a)

Notes:

- (a) Examen terminé ou annulé.
- (b) Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.

Annexe 2

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 90 (GARNITURES DE FREIN  
ASSEMBLÉES DE RECHANGE)

(adoptés par le GRRF à sa cinquante-neuvième session, voir par. 34)

Paragraphe 1 à 1.2, modifier comme suit:

- «1. Domaine d'application
- 1.1 Le présent Règlement s'applique:
  - 1.1.1 Aux garnitures assemblées de rechange destinées à équiper les freins à friction faisant partie du système de freinage des véhicules des catégories M, N, L et O qui ont été homologués en vertu des Règlements n<sup>os</sup> 13, 13-H ou 78.
  - 1.1.2 Aux garnitures de frein à tambour de rechange conçues pour être rivetées sur une mâchoire de frein pour montage et utilisation sur des véhicules des catégories M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> ou O<sub>4</sub> homologués en vertu du Règlement n° 13.»

Annexe 3

AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13 (FREINAGE)  
 (adoptés par le GRRF à sa cinquante-neuvième session, voir par. 39)

Ajouter deux nouveaux paragraphes 2.32 et 2.33, libellés comme suit:

- «2.32 Par “signal de freinage”, un signal logique indiquant l’actionnement du freinage comme indiqué au paragraphe 5.2.1.30.
- 2.33 Par “signal de freinage d’urgence”, un signal logique indiquant l’actionnement du freinage d’urgence comme indiqué au paragraphe 5.2.1.31.»

Paragraphe 5.2.1.30, modifier comme suit:

- «5.2.1.30 Envoi d’un signal de freinage pour l’allumage des feux stop.»

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.2.1.31 à 5.2.1.31.2 b), libellés comme suit:

- «5.2.1.31 Lorsqu’un véhicule est équipé de dispositifs permettant d’indiquer le freinage d’urgence, le signal de freinage d’urgence doit être activé et désactivé conformément aux prescriptions indiquées ci-après:
- 5.2.1.31.1 Le signal doit être activé par l’utilisation du système de freinage de service dans les conditions suivantes:

	Doit être activé à:
M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub>	6 m/s <sup>2</sup>
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub>	4 m/s <sup>2</sup>

Le signal doit être désactivé pour tous les véhicules lorsque la décélération est inférieure à 2,5 m/s<sup>2</sup>.

- 5.2.1.31.2 Le signal peut aussi être activé dans les conditions suivantes:

- a) Le signal peut être activé lorsque le système de freinage de service est utilisé de manière à produire, véhicule à vide et moteur débrayé, dans les conditions d’essai du type 0 décrites à l’annexe 4, une décélération de:

	Doit être activé à:
M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub>	6 m/s <sup>2</sup>
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> et N <sub>3</sub>	4 m/s <sup>2</sup>

Le signal doit être désactivé pour tous les véhicules lorsque la décélération est inférieure à 2,5 m/s<sup>2</sup>.

Ou,

- b) Le signal peut être activé lorsque le système de freinage de service est utilisé à une vitesse supérieure à 50 km/h et que le système antiblocage exécute des cycles complets (conformément à la définition figurant au paragraphe 2 de l'annexe 13).

Le signal doit être désactivé lorsque le système antiblocage n'exécute plus des cycles complets.».

Annexe 4

## GROUPES INFORMELS DU GRRF

<u>Groupe informel chargé</u>	<u>Président</u>	<u>Secrétaire</u>
du rtm concernant le freinage des voitures particulières	M. I. Yarnold Téléphone: (+44-207) 944-2080 Télécopieur: (+44-207) 944-2169 Courriel: <a href="mailto:ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk">ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk</a>	M. M. Brearley (CLEPA) Téléphone: (+44-) Télécopieur: (+44-) Courriel: <a href="mailto:malcolm.brearley-contr@trw.com">malcolm.brearley-contr@trw.com</a>
du rtm concernant le freinage des motocycles	M. D. Davis Téléphone: (+1-613) 998-1956 Télécopieur: (+1-613) 990-2913 Courriel: <a href="mailto:davisda@tc.gc.ca">davisda@tc.gc.ca</a>	M. P. Chesnel (IMMA) Téléphone: (+41-22) 920-2120 Télécopieur: (+41-22) 920-2121 Courriel: <a href="mailto:pchesnel@immamotorcycles.org">pchesnel@immamotorcycles.org</a>
du rtm concernant les pneumatiques	M. I. Yarnold Téléphone: (+44-207) 944-2080 Télécopieur: (+44-207) 944-2169 Courriel: <a href="mailto:ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk">ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk</a>	M. M. Spinetto (ETRTO) Téléphone: (+39-02) 6442-9405 Télécopieur: (+39-02) 6442-2897 Courriel: <a href="mailto:marco.spinetto@pirelli.com">marco.spinetto@pirelli.com</a>
des garnitures de frein	M. W. Rothmann Téléphone: (+49-2171) 501-577 Télécopieur: (+49-2171) 501-530 Courriel: <a href="mailto:wrothmann@tmdfriction.com">wrothmann@tmdfriction.com</a>	<u>1/</u>
des disques et tambours de frein de rechange	M. W. Gaupp Téléphone: (+49-201) 825-4139 Télécopieur: (+49-201) 825-4185 Courriel: <a href="mailto:wgaupp@tuev-nord.de">wgaupp@tuev-nord.de</a>	<u>1/</u>
des systèmes électroniques de contrôle de stabilité dynamique	M. L. Palkovics (c/o: Mr. G. Brett) Téléphone: (+36-1) 371-5950 Télécopieur: (+36-1) 203-1167 Courriel: <a href="mailto:brett@tuvnord.hu">brett@tuvnord.hu</a>	CLEPA
Attelages mécaniques <u>2/</u>	<u>1/</u>	<u>1/</u>

1/ À déterminer.2/ À confirmer par le WP.29 à sa session de mars 2006.

-----