



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/64
31 octobre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL EN MATIÈRE DE ROULEMENT
ET DE FREINAGE SUR SA SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION
(16-19 septembre 2008)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION	1 – 2	3
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	3	3
III. RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL GRRF SUR L'ÉLABORATION D'UN RTM RELATIF AUX PNEUMATIQUES (TYREgtr) (point 2 de l'ordre du jour).....	4	3
IV. RÈGLEMENTS N ^{os} 13 ET 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour).....	5 – 23	3
V. FREINAGE DES MOTOCYCLES (point 4 de l'ordre du jour)	24	8
VI. RÈGLEMENT N ^o 55 (Attelages mécaniques) (point 5 de l'ordre du jour).....	25 – 26	8

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VII. RÈGLEMENT N° 90 (Garnitures de frein de rechange) (point 6 de l'ordre du jour)	27 – 29	9
VIII. RÈGLEMENT N° 79 (Mécanisme de direction) (point 7 de l'ordre du jour)	30	9
IX. PNEUMATIQUES (point 8 de l'ordre du jour).....	31 – 51	10
X. QUESTIONS DIVERSES (point 9 de l'ordre du jour).....	52 – 57	15
XI. ÉLECTION DU BUREAU (point 10 de l'ordre du jour)	58	16
XII. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION ...	59	16

Annexes

I. Liste des documents informels (série GRRF-64-...) distribués pendant la soixante-quatrième session.....	17
II. Projet de rectificatif au Règlement n° 13 (Freinage des véhicules utilitaires)	20
III. Groupes informels du GRRF.....	22

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-quatrième session du 16 au 19 septembre 2008, sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Les experts des pays suivants ont participé à ses travaux conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Bosnie-Herzégovine, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Pays-Bas, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a également participé, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). 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 pneumatiques (BIPAVÉR) et Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO).
2. On trouvera à l'annexe I du présent rapport la liste des documents informels distribués au cours de la session et donnée à l'annexe I du présent rapport.

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/9 et Corr.1; document informel n° GRRF-64-01 (voir l'annexe I du rapport).

3. Le GRRF, après avoir introduit un nouveau point 9 c) (Systèmes avancés de sécurité pour les véhicules) dans l'ordre du jour, a adopté ce dernier (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/9 et Corr.1) et l'ordre des travaux (GRRF-64-01).

III. RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL GRRF SUR L'ÉLABORATION D'UN RTM RELATIF AUX PNEUMATIQUES (TYREgtr) (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le GRRF a noté que le groupe de travail TYREgtr avait tenu sa cinquième réunion informelle avant la session du GRRF proprement dite (pour les résultats, voir sous le point 8 a) de l'ordre du jour, par. 31 à 34).

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

- A. Échange de vues sur un RTM concernant le freinage des voitures particulières (point 3 a) de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail s'est félicité du travail accompli par le groupe de travail informel chargé du RTM sur le freinage des voitures particulières. Il a néanmoins décidé de suspendre l'élaboration du projet y relatif. Il a pris note d'une suggestion visant à adapter une partie du travail réalisé afin d'incorporer toute section jugée utile dans le texte existant du Règlement n° 13-H, si une telle mesure se justifiait. À cet égard, le secrétariat du groupe informel (CLEPA) étudiera la question avec le Président du GRRF et élaborera éventuellement une proposition

d'amendements au Règlement n° 13-H. Le Président a fait part de son intention d'informer, en novembre 2008, le WP.29 et l'AC.3 de toute décision découlant de ces débats.

B. Signal d'arrêt d'urgence (point 3 b) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/22; documents informels n°s GRRF-64-20, GRRF-64-34 et GRRF-64-35 (voir l'annexe I du rapport).

6. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/22, exposant des arguments en faveur de l'introduction dans le Règlement n° 13-H de nouvelles dispositions autorisant l'allumage des feux stop lorsque le système de freinage électrique par récupération produit une décélération supérieure à $0,7 \text{ m/s}^2$. L'expert des Pays-Bas a exprimé sa préoccupation au sujet de la valeur de la décélération. À l'issue du débat, l'expert de l'OICA a présenté une proposition révisée (document GRRF-64-35).

7. Le GRRF a accepté la proposition en principe, mais a préféré procéder, à sa prochaine session, à l'examen final de la valeur de la décélération. À cette fin, le Président a invité tous les experts à adopter une position claire sur la question. Le secrétariat a été prié d'attribuer une cote officielle au document GRRF-64-35 et de le distribuer.

8. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17, qui vise à améliorer l'énoncé des prescriptions du Règlement n° 13-H concernant le signal d'arrêt d'urgence en les alignant sur le texte du Règlement n° 13. L'expert de l'Inde a présenté plusieurs propositions de remplacement (GRRF-64-20). À l'issue du débat, l'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-64-34, qui contient une proposition d'amendement au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17.

9. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. Le secrétariat a été prié d'attribuer une cote officielle au document GRRF-64-34 et de le distribuer.

C. Prescriptions pour les systèmes ABS des remorques en cas de défaillance (point 3 c) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/3; document informel n° GRRF-63-18 (voir l'annexe I du rapport).

10. L'expert de la CLEPA a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/3, qui visait à préciser le sens des prescriptions du Règlement n° 13 applicables à l'efficacité résiduelle de freinage des véhicules équipés du système de freins antiblocage. L'expert de l'Inde a retiré le document GRRF-63-18. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/3, sans modification, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément 2 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13, pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2009.

D. Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire (point 3 d) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/4.

11. L'expert du Royaume-Uni a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/4 concernant la nécessité d'insérer dans le Règlement n° 13-H des prescriptions d'essai pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ équipés de roues ou de pneumatiques de secours à usage temporaire. L'expert de la Suède a soulevé la question de savoir s'il convenait de mettre aussi à jour à cet égard le Règlement n° 64. À l'issue de la discussion, le GRRF a adopté la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/4, sans modification, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant que complément 8 au Règlement n° 13-H, pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2009.

E. Alignement du Règlement n° 13 sur le Règlement n° 13-H (point 3 e) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/24, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/25; documents informels n°s GRRF-63-22, GRRF-64-13, GRRF-64-24 et GRRF-64-30 (voir l'annexe I du rapport).

12. Compte tenu des propositions d'amendements figurant dans le document GRRF-63-22 (présenté par l'Allemagne à la précédente session), l'expert de l'Allemagne a rappelé que l'objet des documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/3 et GRRF-64-30 était de rectifier certaines erreurs dans le texte du Règlement n° 13. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/24, qui vise à aligner les dispositions du Règlement n° 13 sur celles de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et les autres règlements de la CEE. Le GRRF a adopté les deux propositions, telles qu'elles sont reproduites à l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a été prié de communiquer la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2009, en tant que rectificatif 1 à la révision 6 du Règlement n° 13.

13. Le Groupe de travail a examiné et adopté un document présenté par la France (GRRF-64-24) dans lequel il est proposé d'apporter plusieurs corrections à la version française du Règlement n° 13. Le secrétariat a été prié de communiquer la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2009 en tant que rectificatif 1 (français seulement) à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13.

14. L'expert du Royaume-Uni a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/25 et GRRF-64-13, dans lesquels il est proposé d'insérer dans le Règlement n° 13 une méthode d'essai ou de calcul physique simple visant à garantir que les freins des remorques peuvent effectivement fournir leur part de la force de freinage de stationnement nécessaire pour retenir la remorque sur une pente de 18 %, même lorsqu'elle est soumise à des forces latérales. L'expert des Pays-Bas s'est interrogé sur la nécessité de cet essai supplémentaire. L'expert de l'Allemagne a formulé une réserve pour étude. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition révisée par l'expert du Royaume-Uni.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/14, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/26.

15. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/14, qui vise à améliorer le texte du Règlement n° 13 pour éviter des divergences d'interprétation entre les secteurs industriels, les services techniques et les autorités d'homologation. Le GRRF a adopté le document tel qu'il est modifié ci-après et a prié le secrétariat de le soumettre, en tant que partie (voir par. 10) du complément 2 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13, au WP.29 et à l'AC.1 afin que ceux-ci l'examinent à leurs sessions de mars 2009.

Page 2

Nouveau paragraphe 12.1.8, remplacer «la série [12]» par «complément 2 à la série 11» (à deux reprises).

Nouveau paragraphe 12.2.5, renuméroter en tant que paragraphe 12.2.7 et remplacer «la série [12]» par «complément 2 à la série 11» (à deux reprises).

Nouveau paragraphe 12.3.2, remplacer «la série [12]» par «complément 2 à la série 11» (à deux reprises).

Page 3

Annexe 11, appendice 1, tableau III, première colonne, remplacer «Énergie absorbée» par «Force de freinage».

Page 4

Annexe 11, appendice 2, nouveau paragraphe 1.2.2, remplacer «la série [12]» par «complément 2 à la série 11» (à deux reprises).

16. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/26, qui vise à donner des précisions sur l'application des dispositions relatives aux remorques non freinées de la catégorie O₁, en particulier en ce qui concerne la prescription relative au montage d'attelages secondaires. Le GRRF a pris note de divers commentaires. Certains experts ont dit préférer voir ces prescriptions insérées dans le Règlement n° 55 plutôt que dans le Règlement n° 13. L'expert du Royaume-Uni s'est porté volontaire pour élaborer une proposition révisée d'amendements aux Règlements n°s 13 et 55, tenant compte des normes ISO correspondantes. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

G. Systèmes d'aide au freinage (point 3 g) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15; documents informels n°s GRRF-64-02, GRRF-64-17, GRRF-64-21, GRRF-64-31 et GRRF-64-36 (voir l'annexe I du présent rapport).

17. Au nom du groupe de travail informel des systèmes d'aide au freinage du GRRF, l'expert de la CE a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15, dans lequel il est proposé d'insérer dans le Règlement n° 13-H de nouvelles prescriptions concernant les systèmes d'aide

au freinage. Plusieurs représentants ont indiqué leur préférence pour la suppression de la proposition d'appendice 2 de l'annexe 10 concernant le filtrage et la saisie des données relatives aux systèmes d'aide au freinage. L'expert de la CE a proposé de mentionner d'autres méthodes de mesure (document GRRF-64-36). Le GRRF est cependant convenu de conserver l'appendice, en option. Le GRRF a examiné le document GRRF-64-02 (présenté par l'OICA) et accepté les propositions de corrections à l'annexe 10. L'expert de l'Inde a retiré sa proposition (document GRRF-64-21). Le GRRF a décidé de procéder à un examen final de la proposition à sa prochaine session en février 2009. À cette fin, l'expert de la CE a été invité à soumettre le moment venu un document révisé tenant compte de toutes les décisions prises.

18. S'agissant de l'insertion de dispositions transitoires relatives aux systèmes d'aide au freinage, l'expert de la CE a présenté le document GRRF-64-17. Le GRRF a pris note d'une autre proposition (document GRRF-64-31). À l'issue du débat, le GRRF a dit préférer qu'un lien soit établi, pour les systèmes d'aide au freinage, avec les mêmes dispositions transitoires que celles qui s'appliquent aux systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle (voir par. 20).

H. Contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (point 3 h) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18; document informel n° GRRF-64-11 (voir l'annexe I du présent rapport).

19. Le GRRF a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session.

I. Stabilité directionnelle des véhicules (point 3 i) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2008/81, ECE/TRANS/WP.29/2008/116; documents informels n°s GRRF-64-08 et GRRF-64-32 (voir l'annexe I du présent rapport).

20. Le Président a rappelé qu'à sa précédente session, le GRRF avait décidé de soumettre au WP.29, à sa session de novembre 2008, la proposition visant à insérer dans le Règlement n° 13-H de nouvelles dispositions relatives aux systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle et de procéder à un examen final du document ECE/TRANS/WP.29/2008/81 à sa présente session. L'expert de la CE a présenté le document GRRF-64-08, dans lequel il est proposé d'apporter plusieurs corrections d'ordre rédactionnel au document ECE/TRANS/WP.29/2008/81. Le GRRF a décidé de supprimer les crochets dans ce document. Le GRRF a pris note du document GRRF-64-32, dans lequel il est proposé des dispositions transitoires en vue de l'introduction des systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle. Le GRRF a adopté les deux propositions, telles qu'elles sont reproduites dans le document ECE/TRANS/WP.29/2008/81/Corr.1 et prié le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2008, en tant que rectificatif au document ECE/TRANS/WP.29/2008/81 (Complément 7 au Règlement n° 13-H).

21. Le GRRF a pris note du rectificatif (document ECE/TRANS/WP.29/2008/116) au règlement technique mondial sur les systèmes de contrôle électronique de la stabilité directionnelle (RTM n° 8) que les États-Unis d'Amérique ont soumis au WP.29 et au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de novembre 2008.

J. Communication des données ISO (point 3 j) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2008/63; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/21; document informel n° GRRF-64-27 (voir l'annexe I du présent rapport).

22. Le GRRF a noté que le WP.29 avait décidé de reporter à sa session de novembre 2008 l'examen et l'adoption de sa proposition (document ECE/TRANS/WP.29/2008/63) visant à assurer que dans le Règlement n° 13 il y ait compatibilité entre les véhicules tracteurs et les remorques en ce qui concerne la communication des données définies dans la norme ISO 11992, et d'attendre qu'il présente des dispositions transitoires (voir le rapport du WP.29: ECE/TRANS/WP.29/1068, par. 8). À cet égard, l'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/21, tel qu'il a été modifié par le document informel GRRF-64-27. Le GRRF a adopté le document tel qu'il est reproduit dans le document ECE/TRANS/WP.29/2008/63/Add.1 et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, en tant qu'additif au document ECE/TRANS/WP.29/2008/63, pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de novembre 2008.

K. Autres questions (point 3 k) de l'ordre du jour

Documents: documents informels n°s GRRF-64-04, GRRF-64-05, GRRF-64-06, GRRF-64-12 et GRRF-64-33 (voir l'annexe I du présent rapport).

23. Le GRRF a décidé de reporter l'examen des documents GRRF-64-04, GRRF-64-05, GRRF-64-06, GRRF-64-12 et GRRF-64-33. Le secrétariat a été prié de distribuer ces documents sous une cote officielle.

V. FREINAGE DES MOTOCYCLES (point 4 de l'ordre du jour)

A. Harmonisation des prescriptions concernant le freinage des motocycles (point 4 a) de l'ordre du jour

Document: document informel n° GRRF-64-15 (voir l'annexe I du rapport).

24. Le GRRF a pris note de la décision du Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 (voir le rapport du WP.29: ECE/TRANS/WP.29/1068, par. 38) d'adopter le document ECE/TRANS/WP.29/2008/64 concernant l'alignement des dispositions du Règlement n° 78 sur celles du RTM n° 3, sans la proposition d'amendement au paragraphe 1.1.1 c). Le GRRF a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session suivante.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16; document informel n° GRRF-64-14 (voir l'annexe I du présent rapport).

25. L'expert de l'Allemagne, président le groupe informel des attelages mécaniques, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16, dans lequel il est proposé d'insérer dans le Règlement n° 55 un nouvel essai pour les boules d'attelage et les dispositifs de remorquage. Le GRRF a accueilli favorablement cette proposition et salué le travail effectué par le groupe informel. Plusieurs représentants ont demandé à avoir accès aux données relatives au diagramme

d'évolution répondant à ces prescriptions. L'expert de l'Allemagne s'est porté volontaire pour communiquer ces données au secrétariat, afin qu'elles puissent être rendues publiquement accessibles via une nouvelle rubrique du site Web du WP.29/GRRF. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16 à sa prochaine session en février 2009.

26. L'expert de l'ISO a rendu compte au GRRF des progrès réalisés par un sous-comité de son organisation chargé de l'interchangeabilité des pièces des camions et des autobus dans l'élaboration d'un projet de norme portant sur les systèmes d'attelage totalement automatiques (document informel GRRF-64-14).

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

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2005/16, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11; documents informels n° GRRF-64-07 et GRRF-64-22 (voir l'annexe I du présent rapport).

27. Au nom du groupe informel des disques et tambours de rechange (RD&D), l'expert de l'Allemagne a rendu compte des progrès importants (document informel GRRF-64-07) accomplis par le groupe informel aux fins de la clarification de la procédure d'homologation de type et du marquage des pièces de rechange non d'origine. Il a ajouté que le groupe informel était sur le point de parvenir à un accord et qu'il établirait vraisemblablement une proposition sous sa forme définitive pour la fin de l'année. Le GRRF a pris note de divers commentaires et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session en février 2009 sur la base de la proposition définitive. À cette fin, le Président a exhorté tous les experts à avoir une idée claire de la définition des pièces de rechange.

28. Le GRRF a noté que le document TRANS/WP.29/GRRF/2005/16 (prescriptions techniques particulières pour les garnitures propres aux freins de stationnement parce qu'elles diffèrent de celles utilisées pour les freins de service) qui avait été adopté à la cinquante-huitième session du GRRF, n'a pas encore été transmis au WP.29. Il a décidé de soumettre le document adopté au WP.29 et à l'AC.1 et demandé au secrétariat de le soumettre, en tant que complément 10 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 90, pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2009, sous réserve d'un examen final lors de la soixante-cinquième session du GRRF en février 2009.

29. Le GRRF a décidé de reprendre, à sa prochaine session, l'examen des documents en suspens (documents GRRF-64-22, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11).

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

30. Le GRRF a noté qu'aucune nouvelle information n'avait été fournie au titre de ce point de l'ordre du jour et décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session.

IX. PNEUMATIQUES (point 8 de l'ordre du jour)

A. Harmonisation des Règlements concernant les pneumatiques (point 8 a) de l'ordre du jour)

Documents: documents informels n^{os} GRRF-64-23 et GRRF-64-25 (voir l'annexe I du présent rapport).

31. Le GRRF a pris note des progrès accomplis par le groupe informel lors de la réunion qu'il a tenue à Genève les 15 et 16 septembre 2008, avant la session du GRRF proprement dite en ce qui concerne le règlement technique mondial (RTM) sur les pneumatiques. Il a également noté avec satisfaction que le groupe informel était parvenu à un accord sur le champ d'application du RTM sur les pneumatiques. Toutefois, le groupe informel n'a pas encore conclu ses débats sur le marquage des pneumatiques.

32. S'agissant de sa proposition (document informel GRRF-64-23), l'expert de l'Inde a indiqué qu'il préférerait voir inscrite sur les pneumatiques la mention «sans chambre» plutôt que «avec chambre», dans la mesure où la plupart des pneumatiques disponibles sur le marché indien sont encore du type «avec chambre». À l'issue du débat, le GRRF a reconnu que la proportion de ce type de pneumatiques irait en diminuant au cours des prochaines années, mais a recommandé d'insérer dans le projet de RTM une note de bas de page concernant le marquage des pneumatiques «avec chambre», sous réserve de la confirmation par l'Inde une fois le RTM adopté. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document informel GRRF-64-25 concernant le nouveau format américain normalisé applicable au numéro d'identification des pneumatiques.

33. Le secrétariat a exprimé des doutes quant à l'insertion dans le RTM de nouvelles dispositions relatives à un marquage mondial des pneumatiques. Le GRRF a noté qu'en pareil cas de figure les Parties contractantes à l'Accord de 1998 devraient transposer les dispositions du RTM, sans aucune modification, dans leur législation nationale ou régionale. En outre, les dispositions du RTM devraient être adoptées en tant que nouveau Règlement CEE au titre de l'Accord de 1998 ou les Règlements correspondants (n^{os} 30, 54 et 117) devraient être regroupés et modifiés de manière à reprendre les mêmes dispositions que celles du RTM. Le GRRF a reconnu que dans ce cas, il conviendrait aussi d'insérer dans le RTM sur les pneumatiques les dispositions relatives au bruit, à l'adhérence sur sol mouillé et à la résistance au roulement.

34. Le Président a indiqué qu'il avait l'intention de rendre compte des progrès accomplis dans l'élaboration du projet de RTM au WP.29 et à l'AC.3. Il a suggéré que le groupe de travail TYREgrt se réunisse à nouveau à Genève, en liaison avec la soixante-cinquième session du GRRF.

B. Règlements n^{os} 30 et 54 (Pneumatiques) (point 8 b) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/12.

35. Le Président a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/12 et les débats qui se sont déroulés au sein du WP.29 sur la question de savoir si les nouvelles dispositions devaient être insérées soit dans les Règlements n^{os} 30 et 54, soit dans le Règlement n^o 117 (voir le rapport du WP.29: ECE/TRANS/WP.29/1068, par. 35). L'expert de la

Fédération de Russie a rappelé au GRRF que la proposition visait à n'insérer dans les Règlements n^{os} 30 et 54 que les nouvelles dispositions destinées à indiquer le coefficient de résistance au roulement des pneumatiques dans la fiche d'homologation, sans aucune valeur limite. L'expert de la Commission européenne a souligné que son organisation avait l'intention d'appliquer en 2012, au niveau de l'Union européenne, de nouvelles prescriptions concernant la réduction de la résistance au roulement des nouveaux types de pneumatiques. En outre, il a indiqué préférer que l'on se base sur les travaux en cours au sein de la CEE et de l'ISO.

36. L'expert de l'ETRTO a indiqué qu'il préférerait que les dispositions soient insérées dans le Règlement n^o 117, ce dernier étant fondé sur une conception modulaire des familles de pneumatiques et la résistance au roulement étant essentiellement une question environnementale liée au rendement énergétique. Il a ajouté que la définition des familles de pneumatiques en ce qui concerne la résistance au roulement serait néanmoins différente de celle utilisée pour le bruit de roulement et d'adhérence sur sol mouillé. En conséquence, il conviendrait d'élaborer pour la résistance au roulement une nouvelle définition des familles de pneumatiques. L'expert de l'ISO a informé le GRRF que la norme ISO 28580, qui visait à améliorer la justesse de la méthode de mesure, était actuellement mise aux voix et qu'elle devrait être publiée d'ici à la mi-2009. L'ISO a été invitée à accélérer la procédure d'adoption et de publication de la norme ISO 28580 et à procéder à une présentation détaillée de la norme définitive, si possible, aux prochaines sessions du GRRF et du Groupe de travail du bruit (GRB) en février 2009.

37. De nombreux représentants ont souscrit à l'idée d'insérer dans le Règlement n^o 117 de nouvelles dispositions concernant la résistance au roulement. Certains ont indiqué qu'ils préféreraient adopter ces nouvelles dispositions dans le cadre des Règlements n^{os} 30 et 54, y compris l'insertion d'un nouveau concept des familles.

38. À l'issue d'un débat, le GRRF a décidé de recommander l'adoption des nouvelles mesures concernant la résistance au roulement dans le cadre du Règlement n^o 117. Le Président a fait part de son intention d'informer le WP.29 de cette décision à sa prochaine session en novembre 2008. L'expert de la Fédération de Russie a été invité à revoir, conjointement avec les experts de l'ETRTO, l'ensemble de la proposition en tant qu'amendement au Règlement n^o 117, y compris la définition des familles de pneumatiques en ce qui concerne la résistance au roulement, et à la soumettre au GRB en tant que document officiel, pour examen à la session du GRB en février 2009, sous réserve de la confirmation du WP.29 en novembre 2008.

C. Règlement n^o 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles) (point 8 c) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/21/Rev.1.

39. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/21/Rev.1, dans lequel il est proposé d'ajouter dans le Règlement de nouvelles dimensions et des désignations supplémentaires de pneumatiques. L'expert de l'Allemagne a proposé, dans les futurs amendements au Règlement, de séparer les dispositions relatives à la sécurité de celles relatives aux conditions d'utilisation. Le GRRF a adopté la proposition telle qu'elle est modifiée ci-après et a prié le secrétariat de la soumettre, en tant que complément 7 au Règlement n^o 106, au WP.29 et à l'AC.1 afin que ceux-ci l'examinent à leurs sessions de mars 2009.

Page 6, supprimer de la proposition les modifications concernant le tableau 7 (1/2).

40. L'expert de l'ETRTO a présenté également le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1, dans lequel il est proposé d'introduire dans le Règlement une nouvelle définition et un nouveau marquage pour les pneumatiques pour engins forestiers. Le GRRF a pris note de divers commentaires. Les experts de l'Allemagne, du Danemark et des Pays-Bas ont formulé des réserves. Le GRRF est convenu de procéder à sa prochaine session en février 2009 à un examen final du document. À cette fin, l'expert de l'ETRTO s'est porté volontaire pour établir un document révisé et faire un exposé sur des exemples d'application sur le terrain et sur la route.

D. Règlement n° 109 (Pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques (point 8 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/6/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/19.

41. Rappelant la discussion qui avait eu lieu au cours de la précédente session du GRRF, l'expert des Pays-Bas a présenté une proposition révisée (document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/6/Rev.1) visant à introduire dans le Règlement n° 109 de nouvelles prescriptions concernant les pneumatiques rechapés avec protection supplémentaire des flancs (PSF). Le GRRF a adopté le document, sans modification, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que complément 5 au Règlement n° 109, pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2009.

42. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/19, dans lequel il est proposé d'améliorer les dispositions du Règlement n° 109 relatives à l'inspection visuelle obligatoire. Le GRRF a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite ci-dessous et prié le secrétariat de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2009 comme faisant partie du complément 5 au Règlement n° 109 (voir par. 41).

Paragraphe 6.5.1, modifier comme suit:

«6.5.1 Après vulcanisation, alors qu'il conserve une certaine chaleur, chaque pneumatique rechapé doit être examiné pour s'assurer qu'il ne présente aucun défaut apparent. Pendant ou après le rechapage, le pneumatique doit être gonflé à une pression d'au moins 150 kPa (1,5 bar) pour examen. Lorsqu'un pneumatique présente un défaut visible, il doit faire l'objet d'un examen spécifique visant à déterminer quelle mesure il y a lieu de prendre. D'autres méthodes plus adaptées que l'inspection visuelle et n'exigeant pas le gonflage du pneumatique peuvent aussi être utilisées avec l'accord des autorités d'homologation.».

E. Règlement n° 124 (Roues de remplacement) (point 8 e) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13; document informel n° GRRF-64-09 (voir l'annexe I du présent rapport).

43. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13 qui vise à élargir le champ d'application du Règlement n° 124 pour faciliter l'homologation des roues en alliage léger par les fabricants de roues et à éviter les malentendus au sujet des essais de

roues requis. Le GRRF a pris note de diverses observations destinées à améliorer le texte de la proposition. L'expert de la Fédération de Russie a proposé, au cas où l'essai ne serait pas réussi sur la première série d'échantillons, d'augmenter le nombre d'essais additionnels (document informel GRRF-64-09). L'expert des Pays-Bas a fait savoir qu'il préférerait conserver le texte actuel. L'expert de la France a demandé l'insertion de dispositions visant à faciliter le contrôle des garnitures et des disques de frein d'un véhicule, sans qu'il soit besoin de démonter les roues.

44. Le Président du GRRF a invité l'expert de l'Allemagne à tenir compte de ces observations et à établir, conjointement avec les experts des Pays-Bas et de la Fédération de Russie, une proposition révisée destinée à faire l'objet d'un examen final et à être adoptée à la prochaine session du GRRF en février 2009. L'expert de l'ETRTO s'est proposé de solliciter la contribution de l'Association des fabricants européens de roues.

F. Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (point 8 f) de l'ordre du jour

Documents: documents informels n^{os} GRRF-64-16 et GRRF-64-29 (voir l'annexe I du présent rapport).

45. L'expert de l'Allemagne, au nom du Président du groupe informel des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (TPM) a fait rapport sur l'avancement des travaux du groupe au cours de ses réunions tenues à Bonn les 18 et 19 mars 2008 et à Paris les 19 et 20 juin 2008. Il a ajouté qu'un premier projet de proposition concernant de nouvelles dispositions applicables aux systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques était désormais disponible sur le site Web du groupe informel du GRRF (document de travail TPM-03-09-Rev.1). Il prévoyait de soumettre au GRRF une première proposition sous une cote officielle pour examen à sa prochaine session en février 2009. Il a annoncé que le groupe informel avait l'intention de se réunir à nouveau à Bonn les 13 et 14 octobre 2008.

46. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-64-29, qui précise la position de son organisation sur les systèmes TPM. Rappelant que la norme américaine FMVSS 138 imposait depuis septembre 2007 le montage de ces systèmes sur les nouveaux véhicules et que l'Union européenne avait pour objectif de rendre l'installation des systèmes TPM obligatoire sur les véhicules d'ici à 2012, il a souligné l'importance d'harmoniser les prescriptions relatives aux systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques au niveau mondial et la nécessité de faire accepter ces systèmes par les utilisateurs, d'assurer une flexibilité technologique et de limiter les coûts de ces systèmes. À cet égard, il a recommandé d'aller de l'avant dans la «stratégie d'harmonisation» (c'est-à-dire dans l'alignement des nouvelles dispositions relatives aux systèmes TPM de la CEE sur celles de la norme FMVSS). L'expert de l'OICA a indiqué que la «stratégie européenne», actuellement débattue, appellerait des spécifications supplémentaires concernant la réduction des émissions de CO₂ et la détection rapide du dégonflage. Il a fait remarquer que les Parties contractantes à l'Accord de 1958 auraient à décider si elles préfèrent opter pour la «stratégie d'harmonisation» ou une «stratégie européenne» non harmonisée. Dans le second cas de figure, il faudra trouver des compromis supplémentaires au sein du groupe informel chargé des systèmes TPM. L'expert de l'OICA a ajouté que pour bénéficier des avantages estimés, l'installation des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques sur les véhicules devrait s'accompagner, indépendamment des dispositions relevant de l'Accord de 1958, d'une réglementation sur la précision des manomètres disponibles dans les stations-service et d'une campagne de communication à l'intention des automobilistes. L'expert

des États-Unis a indiqué qu'il préférerait s'engager sur la voie de l'élaboration d'un RTM sur les systèmes TPM.

47. À l'issue du débat, le GRRF est convenu de la nécessité de débattre et de décider au niveau politique de la stratégie technique à adopter. À cet égard, le Président du GRRF a prié instamment le groupe informel de mettre la dernière main au projet de proposition sur les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et a invité tous les experts à participer à la réunion informelle dans un esprit de coopération. Il a également invité les représentants du GRRF à faire connaître, à la prochaine session du GRRF en février 2009, leur avis au sujet des systèmes TPM et indiquer s'ils préféreraient insérer les nouvelles dispositions relatives à ces systèmes dans le Règlement n° 64 ou élaborer un nouveau Règlement CEE.

48. L'expert de la Chine a présenté le document informel GRRF-64-16, dans lequel il sollicite les avis du GRRF sur le projet de norme technique chinoise relatif aux systèmes TPM, qui vise à introduire des recommandations non obligatoires concernant l'installation de ces systèmes sur les véhicules. Les experts ont été invités à communiquer leurs observations au représentant de la Chine, par courrier électronique, si possible avant la fin du mois de novembre 2008.

G. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 8 g) de l'ordre du jour

Document: document informel n° GRRF-64-03 (voir l'annexe I du présent rapport).

49. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRRF-64-03 relatif à l'interprétation des dispositions du Règlement n° 106 en ce qui concerne l'application de la méthode d'essai de variation de la capacité de charge en fonction de la vitesse. Il s'est demandé si cette méthode d'essai devait être appliquée à toutes les catégories de pneumatiques. Le GRRF a pris note de divers commentaires.

50. À l'issue du débat, le GRRF a décidé que les dispositions relatives à la méthode d'essai de variation de la capacité de charge en fonction de la vitesse ne devaient s'appliquer qu'aux pneumatiques de la catégorie D. L'expert de l'ETRTO s'est proposé d'établir, pour examen à la prochaine session du GRRF, une proposition visant à clarifier les dispositions concernées et tenant compte des observations reçues.

H. Règlement n° 75 (Pneumatiques pour motocycles et cyclomoteurs) (point 8 h) de l'ordre du jour

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/23.

51. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/23, dans lequel il est proposé de mettre à jour la liste des désignations de pneumatiques mentionnées dans le Règlement. Le GRRF a adopté la proposition, sans modification, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que complément 13 au Règlement n° 75, pour qu'ils l'examinent à leurs sessions de mars 2009.

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

A. Précisions sur le champ d'application des Règlements relevant du GRRF (point 9 a) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4; document informel n° GRRF-64-10 (voir l'annexe I du présent rapport).

52. Le GRRF a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session, dans le cadre des questions relatives aux pneumatiques.

B. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité primaire (point 9 b) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/20; document informel n° GRRF-64-28 (voir l'annexe I du présent rapport).

53. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/20, dans lequel il demande des renseignements sur les dispositifs de sécurité destinés à empêcher le démarrage d'un véhicule en une seule opération. L'expert des États-Unis a informé le GRRF qu'il existait déjà des prescriptions américaines pour ces systèmes de verrouillage supplémentaires. L'expert de l'OICA a confirmé que la plupart des constructeurs d'automobiles respectaient les prescriptions américaines et les appliquaient au marché européen. L'expert de la CE a indiqué qu'il préférerait ne pas élaborer de règlement pour ces dispositifs et examiner la possibilité d'un engagement volontaire de la part de l'industrie automobile.

54. Le GRRF a pris note de l'exposé de l'expert de la Bosnie-Herzégovine sur les composants électromécaniques destinés à limiter automatiquement la vitesse des véhicules en cas de conditions de conduite instables (document informel GRRF-64-28). Des dispositifs analogues, émettant un signal acoustique à l'intention du conducteur, pourraient facilement être montés sur les véhicules déjà en service.

C. Systèmes avancés de sécurité pour les véhicules (point 9 c) de l'ordre du jour)

Documents: documents informels n°s GRRF-64-18 et GRRF-64-19 (voir l'annexe I du présent rapport).

55. L'expert de la CE a proposé d'entamer l'élaboration de nouveaux Règlements CEE au titre de l'Accord de 1958 sur les systèmes d'aide au freinage d'urgence (document informel GRRF-64-18) et les systèmes d'alerte sortie de voie (document informel GRRF-64-19). Il a indiqué que son organisation avait l'intention d'exiger à compter d'octobre 2013 que les poids lourds neufs soient équipés de ce type de systèmes. Il a ajouté que des renseignements complémentaires (rapport final, analyses coûts/bénéfices initiales, etc.) étaient disponibles à l'adresse <http://ec.europa.eu/entreprise/automotive/projects/index.htm>.

56. Le GRRF a accueilli la nouvelle avec satisfaction et est convenu de l'importance d'élaborer de nouvelles prescriptions concernant ces systèmes avancés de sécurité pour les véhicules. Le GRRF a pris note de divers commentaires et reconnu que les véhicules légers et les poids lourds devraient faire l'objet de prescriptions différentes. Le Président a proposé, dans un

premier temps, d'organiser une séance de réflexion d'ici à la fin de l'année pour préciser un certain nombre de questions (définitions, terminologie, etc.) et constituer, si possible à la prochaine session du GRRF, de nouveaux groupes informels. À cette fin, le secrétariat a réservé une salle au Palais des Nations (salle IX) pour le 9 décembre 2008.

D. Hommage rendu à M. E. De Haes et M. A. Moretti

57. Le Président a fait savoir que M. Eddy De Haes (Pays-Bas) partait partiellement à la retraite. Le GRRF a également appris que M. Antonio Moretti (OICA) assumerait de nouvelles responsabilités au sein de son entreprise et ne pourrait plus participer aux réunions. Il a salué leur illustre contribution et les compétences techniques dont ils ont fait preuve durant toutes leurs années de participation aux travaux du GRRF. Le Président a remercié M. De Haes et M. Moretti et leur a souhaité une retraite longue et heureuse ainsi que tout le succès possible dans leurs futures activités. Le GRRF leur a manifesté son appréciation par de longs applaudissements.

XI. ÉLECTION DU BUREAU (point 10 de l'ordre du jour)

58. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le GRRF a procédé à l'élection de son bureau le mardi après-midi. M. I. Yarnold (Royaume-Uni) a été réélu à l'unanimité Président du GRRF pour les sessions programmées en 2009.

XII. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION

59. Le GRRF n'a pas examiné la question de l'ordre du jour de sa soixante-cinquième session, prévue à Genève du 2 (14 h 30) au 6 (12 h 30) février 2009. Il a été convenu que le Président, conjointement avec le secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour. La date limite pour la présentation des documents officiels pour la session est le 14 novembre 2008¹.

¹ Afin de permettre aux représentants de prendre plus facilement leurs dispositions pour le voyage et l'hébergement, le Président les informe que les questions relatives au freinage devraient être examinées à la fin de la session.

Annexe I

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS (SÉRIE GRRF-64-...) DISTRIBUÉS
PENDANT LA SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
01	Président	-	E	Running order of the provisional agenda of the 64th session of GRRF	a)
02	OICA	3 g)	E	Proposal Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15 (BAS)	a)
03	Pays-Bas	8 g)	E	Interpretation of Regulation No. 106: application of the load/speed test procedure	a)
04	CLEPA	8 k)	E	Proposal for draft amendments to Regulation No. 13: Failure of the trailer stability function	b)
05	CLEPA	8 k)	E	Proposal for draft amendments to Regulation No. 13: Vehicle stability function failure warning	b)
06	CLEPA	8 k)	E	Proposal for draft amendments to Regulation No. 13: Electric control line	b)
07	Allemagne/ RD&D	6	E	Status report of the GRRF informal group on "ECE Regulation No. 90 – Replacement Discs and Drums (RD&D)"	a)
08	CE	3 i)	E	Proposal for editorial corrections to ECE/TRANS/WP.29/2008/81 (insertion of ESC into Regulation No. 13-H)	a)
09	Fédération de Russie	8 e)	E/R	Comments by the Russian Federation to the draft amendments to ECE Regulation No. 124	a)
10	CE	9 a)	E	Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 30 and 108	c)
11	CLEPA	3 h)	E	Proposal for draft amendments to Regulation No. 13 (EVSC)	c)
12	Secrétariat	3 k)	E	Proposal for draft Corrigendum to Regulation No. 13	b)
13	Royaume-Uni	3 e)	E	Proposal for amendments to Regulation No. 13 (O ₁ and O ₂ braking systems)	a)
14	ISO	5	E	Information from ISO to GRRF on full automatic coupling systems	a)
15	Secrétariat	4 a)	E	Proposal for an amendment to Regulation No. 78	c)
16	R.P. de Chine	9 b)	E	Request for comments on draft standard for TPMS	a)
17	CE	3 g), 3 i)	E	Proposal on transitional provisions for amendments to Regulation No. 13-H regarding Electronic Stability Control systems and Brake Assist Systems	a)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
18	CE	3 k)	E	Outline proposal for a new 1958 Agreement Regulation on Advanced Emergency Braking Systems	a)
19	CE	9 c)	E	Outline proposal for a new 1958 Agreement Regulation on Lane Departure Warning Systems	a)
20	Inde	3 b)	E	India's comments on proposed amendments to Regulations Nos. 13 and 13-H by ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17 of OICA	a)
21	Inde	3 g)	E	Brake Assist System proposal for draft amendments to Regulation No. 13-H	a)
22	Inde	6	E	Proposal from India for draft amendments to Regulations Nos. 90, 13, 13-H and 78	c)
23	Inde	8 a)	E	Comments from India on the gtr for passenger vehicle tyres under formulation by the working group on tyres	a)
24	France	3 e)	E	Proposal for draft Corrigendum to Regulation No. 13	a)
25	États-Unis	8 g)	E	Tire Identification Number (TIN): US DOT standardized format	a)
26	Royaume-Uni	8 d)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/19	a)
27	CLEPA/OICA	3 j)	E	Proposal for an amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/21	a)
28	Bosnie-Herzégovine	9 b)	E	Electro-mechanic components with automatic limitation of vehicle speed in crookedness and other terms of unstable drive	a)
29	OICA	8 f)	E	TPMS: OICA position	a)
30	CLEPA/OICA	3 e)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/3	a)
31	Secrétariat	3 g)	E	Proposal on transitional provisions to Regulation No. 13-H regarding BAS	a)
32	Secrétariat	3 i)	E	Regulation No. 13-H: Transitional provisions regarding ESC	a)
33	Secrétariat	3 k)	E	Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 13 and 13-H (ISO 9128)	b)
34	OICA	3 b)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/17 (ESS)	b)
35	OICA	3 b)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/22 (Stop lamps)	b)
36	CE	3 g)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15 (BAS)	a)

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre	Suite donnée
<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)					
63-18	Inde	3 c)	E	Proposal from India for a draft amendment to Regulation No. 13 (Braking)	a)
63-23	Allemagne	8 e)	E	Proposal for a new draft Regulation: Uniform provisions concerning the approval of systems for time based tyre pressure loss reminder systems (TBW), tyre pressure monitoring systems (TPMS) and tyre leak alerting systems for motor vehicles	a)

Notes:

- a) Examen achevé ou annulé.
- b) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document officiel.
- c) Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document informel.

Annexe II

PROJET DE RECTIFICATIF AU RÈGLEMENT N° 13
(FREINAGE DES VÉHICULES UTILITAIRES)
(adopté par le GRRF à sa soixante-quatrième session, voir par. 12)

Paragraphe 5.2.1.23, modifier comme suit:

«5.2.1.23 Les véhicules **à moteur** autorisés à tracter une remorque équipée d'un système antiblocage doivent...».

Paragraphe 5.2.1.25.7, modifier comme suit:

«5.2.1.25.7 Pour les véhicules équipés d'un dispositif antiblocage, ce dernier doit commander le **système** de freinage électrique à récupération.».

Paragraphe 5.2.1.29, modifier comme suit (réinsérer le titre):

«5.2.1.29 **Signal d'avertissement en cas de défaillance ou de défaut du système de freinage**

Les prescriptions générales...».

Paragraphe 5.2.1.29.2, modifier comme suit:

«5.2.1.29.2 Les véhicules à moteur équipés d'une ligne de commande électrique...».

Paragraphe 5.2.1.31.2, modifier comme suit:

«5.2.1.31.2 Le signal peut aussi...

a) Le signal peut être...

... tombée au-dessous de $2,5 \text{ m/s}^2$

ou

b) Le signal peut être...

... n'exécute plus des cycles complets.».

Paragraphe 12.1.4, modification sans objet en français.

Annexe 2, point 9.4, remplacer l'appel de note 2/ par l'appel de note 4/.

Annexe 4

Paragraphe 1.7.1.1.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 1.8.1.1, modifier comme suit:

«1.8.1.1 **Les véhicules de la catégorie M₃, relevant de la classe II, III ou B selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).**».

Appendice, paragraphe 1.3, supprimer la mention du paragraphe 1.5.1.7.

Annexe 10, diagramme 4B, remplacer dans le haut de la figure à droite « $\frac{P}{P_R}$ » par « $\frac{g \cdot P}{P_R}$ ».

Annexe 13, paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«4.2 Les véhicules à moteur équipés d'un ... équipée d'un tel **système doivent** être munis d'un ... conforme à la norme ISO 7638:1997 4/.».

Annexe 19

Paragraphe 1.1.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 4.5.3.3, symbole n_D , remplacer «= vitesse de rotation du rouleau de dynamomètre» par «= vitesse (**de rotation**) du rouleau de dynamomètre».

Appendice 7, tableau, symbole V , remplacer le symbole par «**v**» et la définition «Vitesse d'essai sur le dynamomètre» par «Vitesse **linéaire** sur le dynamomètre».

Annexe 20, paragraphe 2.1.3, tableau, modification sans objet en français.

Annexe III

GROUPES INFORMELS DU GRRF

<u>Groupe informel</u>	<u>Président</u>	<u>Secrétaire</u>
du RTM concernant le freinage des voitures particulières ¹	M. I. Yarnold Téléphone: 44 207 944 2080 Télécopieur: 44 207 944 2169 Courriel: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	M. M. Brearley (CLEPA) Courriel: malcolm.brearley-contr@trw.com
du RTM sur les pneumatiques	M. I. Yarnold Téléphone: 44 207 944 2080 Télécopieur: 44 207 944 2169 Courriel: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	M. J.-C. Noirhomme (ETRTO) Téléphone: 32 2 344 4059 Télécopieur: 32 2 344 1234 Courriel: info@etrto.org
des disques et tambours de frein de rechange	M. W. Gaupp Téléphone: 49 201 825 4139 Télécopieur: 49 201 825 4185 Courriel: wgaupp@tuev-nord.de	M. M. Pehle (CLEPA) Téléphone: 49 226-2781974 Télécopieur: 49 226-2786550 Courriel: pehle@bpw.de
des attelages mécaniques	M. A. Sigwart Téléphone: 49 221 903 4700 Télécopieur: 49 221 903 2938 Courriel: asigwart@ford.com	M. J. Westphäling Téléphone: 49 89 32950 722 Télécopieur: 49 89 32950 720 Courriel: juergen.westphaeling@tuev-sued.de
des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (TPM)	M. W. Reithmaier Téléphone: 49 895 190 3453 Télécopieur: 49 895 190 3547 Courriel: walter.reithmaier@tuev-sued.de	M. M. Hörner Téléphone: 49 61 074306 Courriel: m.hoerner@arcor.de

¹ Le GRRF a décidé d'interrompre les travaux concernant le RTM sur le freinage des voitures particulières (voir par. 5 du présent rapport).