


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 à sa soixante-sixième session (15-17 septembre 2009)**

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 informel des systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte de franchissement de ligne (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
A. Signal d'arrêt d'urgence (point 3 a) de l'ordre du jour).....	5–6	3
B. Attelage secondaire pour les remorques non freinées (point 3 b) de l'ordre du jour).....	7	4
C. Freins de stationnement des remorques (point 3 c) de l'ordre du jour).....	8–10	5
D. Ligne de commande électrique (point 3 d) de l'ordre du jour).....	11	5
E. Modifications et corrections (point 3 e) de l'ordre du jour).....	12–18	5
F. Systèmes de contrôle de stabilité du véhicule (point 3 f) de l'ordre du jour).....	19–22	7
G. Autres questions (point 3 g) de l'ordre du jour).....	23	8
V. Systèmes de freinage automatique d'urgence et d'alerte en cas de changement de voie (point 4 de l'ordre du jour).....	24–27	8
VI. Freinage des motocycles (point 5 de l'ordre du jour).....	28–29	9
VII. Règlement n ^o 55 (Attelages mécaniques) (point 6 de l'ordre du jour).....	30	9

VIII.	Règlement n° 90 (Garnitures de freins de rechange) (point 7 de l'ordre du jour).....	31–32	9
IX.	Règlement n° 79 (Mécanisme de direction) (point 8 de l'ordre du jour).....	33	10
X.	Pneumatiques (point 9 de l'ordre du jour)	34–46	10
A.	Harmonisation des Règlements concernant les pneumatiques (point 9 a) de de l'ordre du jour).....	34–35	10
B.	Règlements n ^{os} 30 et 54 (Pneumatiques) (point 9 b) de l'ordre du jour)	36	11
C.	Règlement n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles) (point 9 c) de l'ordre du jour)	37	11
D.	Règlement n° 124 (Roues de remplacement) (point 9 d) de l'ordre du jour)	38	11
E.	Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (SSPP) (point 9 e) de l'ordre du jour)	39–43	11
F.	Résistance au roulement (point 9 f) de l'ordre du jour).....	44	12
G.	Définitions des pneumatiques spéciaux (point 9 g) de l'ordre du jour).....	45	13
H.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 9 h) de l'ordre du jour)	46	13
XI.	Systèmes de transport intelligents	47	13
XII.	Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)	48	13
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	49–52	13
A.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 12 a) de l'ordre du jour)	49–50	13
B.	Règlement n° 89 (Dispositifs limiteurs de vitesse) (point 12 b) de l'ordre du jour)	51	14
C.	Hommages à des membres du GRRF.....	52	14
XIV.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session	53	14
Annexes			
I.	Liste des documents distribués sans cote pendant la soixante-sixième session (GRRF-66-...)		15
II.	Groupes informels du GRRF		17

I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-sixième session du 15 au 17 septembre 2009, sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690 amendé), les experts des pays suivants ont participé à ces travaux: Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chine, 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 de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi 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 (BIPAVER), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Transportation Technical Supervision (TDT), European Tuning Organization (ETO) 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 distribués sans cote pendant la session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/18; document informel n° GRRF-66-01.

3. Le GRRF a adopté l'ordre du jour ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/18 en y ajoutant un nouveau point 12 b) concernant le Règlement n° 89 (Dispositifs limiteurs de vitesse). Il a adopté également l'ordre des travaux GRRF-66-01.

III. Réunion du groupe informel des systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte de franchissement de ligne (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le GRRF a noté que le groupe informel avait tenu sa seconde réunion avant la session du GRRF proprement dite (voir sous le point 4 de l'ordre du jour, par. 24 à 27, pour les résultats de ces travaux).

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

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2/Rev.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14/Rev.1,

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/19, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20;
documents informels n^{os} GRRF-66-12, GRRF-66-24 et GRRF-66-25.

5. L'expert de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14/Rev.1 et le GRRF-66-12, ayant pour objet d'autoriser l'allumage des feux-stop lorsque le freinage électrique par récupération produit une certaine décélération. Le GRRF a approuvé sur les principes les propositions de l'OICA mais a jugé qu'au-dessus d'un certain taux de décélération, l'allumage du signal de freinage devait être obligatoire. En conséquence, l'expert de l'OICA a établi une version révisée de ses propositions (GRRF-66-24 et GRRF-66-25). Le GRRF toutefois, et en particulier l'expert du Royaume-Uni, n'était pas d'accord sur la valeur limite pour l'allumage du signal de freinage. Le groupe a demandé à l'expert de l'OICA d'établir pour la prochaine session du GRRF en février 2010 des propositions révisées et accompagnées d'une justification détaillée des valeurs limites à appliquer. L'expert du Royaume-Uni a aussi été invité à fournir des preuves à l'appui des valeurs limites proposées.

6. Le GRRF a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/19 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20 soumis par l'OICA, qui avaient pour objet de définir avec plus de précision, respectivement dans les Règlements n^{os} 13 et 13-H, les conditions dans lesquelles il est autorisé que le signal de freinage d'urgence s'allume. Le GRRF a adopté les documents comme modifiés ci-dessous et a prié le secrétariat de les transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2010, respectivement comme projet de complément 4 à la série 11 d'amendements au Règlement n^o 13 et comme projet de complément 10 à la version originelle du Règlement n^o 13-H.

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/19, page 2, paragraphe 5.2.1.31, lire (y compris la référence à la note existante 10):

«5.2.1.31 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un système de signalisation du freinage d'urgence, l'allumage ou l'extinction du signal de freinage d'urgence **doit seulement être commandé par l'actionnement du système de freinage de service lorsque les conditions ci-après sont réunies: 10**».

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20, page 2, paragraphe 5.2.23, lire (y compris la référence à la note existante 6):

«5.2.23 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un système de signalisation du freinage d'urgence, l'allumage ou l'extinction du signal de freinage d'urgence **doit seulement être commandé par l'actionnement du système de freinage de service lorsque les conditions ci-après sont réunies: 6**».

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

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

7. L'expert du Royaume-Uni a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12, qui était de supprimer du Règlement n^o 13 et de transférer dans le Règlement n^o 55 les prescriptions selon lesquelles les remorques légères devaient être munies d'un attelage secondaire. Ce document a été examiné en liaison avec le point 6 de l'ordre du jour. Le GRRF, ne pouvant parvenir à un accord sur les dispositions à introduire dans le Règlement n^o 55 (voir sous le point 6 de l'ordre du jour, par. 30), a décidé de procéder à l'examen final de cette question à sa prochaine session en février 2010.

C. Freins de stationnement des remorques (point 3 c) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11/Corr.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28; documents informels n^{os} GRRF-66-02,
GRRF-66-06 et GRRF-66-23.

8. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11 et son Rectificatif 1 dans lesquels étaient présentées une nouvelle procédure d'essai particulière et une variante de méthode de calcul, pour vérifier que le couple de freinage du frein de stationnement de la remorque est également réparti entre les roues d'un côté et de l'autre du ou des essieux. Un certain nombre d'experts se sont prononcés en faveur de l'adoption de la méthode de calcul seulement. En conséquence, l'expert du Royaume-Uni a établi le document GRRF-66-23. Le GRRF a convenu de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session, et il a prié le secrétariat de distribuer le document GRRF-66-23 sous une cote officielle.

9. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28, dans lequel il était proposé d'autoriser que les remorques de la catégorie O₃ reçoivent l'homologation de type sur la base des résultats d'essai du type III. L'expert de la CLEPA a formulé plusieurs observations (GRRF-66-06) à titre de complément à la proposition de l'Allemagne. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session et il a prié le secrétariat de distribuer le document GRRF-66-06 sous une cote officielle.

10. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document GRRF-66-02, qui examinait les conditions dans lesquelles les freins à ressorts sont actionnés lors d'une fuite de pression dans le système de frein de service sur une remorque non attelée. Le GRRF a exprimé son appui de principe pour le document et il a invité le secrétariat à le distribuer sous une cote officielle pour examen à la prochaine session du GRRF.

D. Ligne de commande électrique (point 3 d) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/6.

11. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/6, où il était proposé d'éliminer une restriction relative à la conception dans le Règlement n^o 13, en ce qui concerne les véhicules qui peuvent être équipés d'une ligne de commande électrique. Le GRRF a adopté le document, sans amendement, et invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2010, en tant que partie du projet de complément 4 (voir par. 6) à la série 11 d'amendements au Règlement n^o 13.

E. Modifications et corrections (point 3 e) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/26; documents informels n^{os} GRRF-66-04,
GRRF-66-05 et Rev.1, GRRF-66-09, GRRF-66-10 et GRRF-66-11.

12. Le secrétariat a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8 avait pour objet de mettre à jour les références à la norme ISO 9128 dans les Règlements n^{os} 13 et 13-H. L'expert de l'Allemagne a appuyé cette proposition, mais a fait valoir qu'à l'avenir, en règle générale, les nouvelles versions des normes ISO en cause devraient être communiquées aux experts avant que ceux-ci ne procèdent à l'actualisation des références

dans un Règlement. Le GRRF a approuvé cette proposition et a prié le secrétariat de demander à l'ISO de communiquer à titre gracieux un exemplaire de la norme ISO aux experts. Le GRRF a adopté le document sans modification et a invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2010, respectivement en tant que partie du projet de complément 4 (voir par. 6 et 11) à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 et en tant que partie du projet de complément 10 (voir par. 6) à la version originelle du Règlement n° 13-H.

13. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/21, traitant de la mise à jour des références à la norme ISO 7638 dans le Règlement n° 13. Le GRRF a adopté le document sans modification et il a invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2010, en tant que partie du projet de complément 4 (voir par. 6, 11 et 12) à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13.

14. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/26, ayant pour objet de corriger certaines erreurs dans la révision 6 du Règlement n° 13. Le GRRF a adopté le document tel que modifié ci-dessous, et invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2010, en tant que projet de rectificatif 3 à la révision 6 du Règlement n° 13.

Appendice 4, corriger la formule de z_c comme suit:

$$\ll z_c = (0.5 - 0.01) \left(\frac{F_R}{(P + 7000) g} \right) + 0.01 \gg.$$

15. L'expert des Pays-Bas a présenté les documents GRRF-66-04, GRRF-66-05 et sa révision 1, proposant d'aligner les vitesses d'essai maximales appliquées dans les Règlements n°s 13 et 13-H. Le GRRF a approuvé sur le principe ces propositions. Les experts de l'Allemagne et de l'OICA toutefois ont souligné que le texte du GRRF-66-04 et du GRRF-66-05-Rev.1 avait besoin de certaines améliorations rédactionnelles. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session sur la base de propositions révisées établies conjointement par les experts des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la CLEPA et de l'OICA.

16. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-66-09, tendant à modifier le Règlement n° 13 afin de garantir qu'une remorque équipée d'une ligne de commande électrique freine toujours lorsque le conducteur actionne un système de freinage. Le GRRF a approuvé sur le principe ce document et il a invité le secrétariat à le distribuer sous une cote officielle pour examen à la prochaine session du Groupe.

17. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-66-10, proposant d'étendre le domaine d'application de l'annexe 20 du Règlement n° 13 aux remorques ayant plus de trois essieux. Le GRRF a approuvé sur le principe cette proposition. L'expert de l'Allemagne toutefois a fait observer que le texte proposé avait besoin d'améliorations rédactionnelles. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition révisée de la CLEPA.

18. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-66-11, proposant de formuler de manière plus claire le texte relatif à une défaillance de la transmission de commande électrique et du système antiblocage des freins. L'expert de l'Allemagne a approuvé cette proposition en principe mais fait observer que des améliorations au texte proposé étaient nécessaires. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final sur cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition révisée de la CLEPA.

F. Systèmes de contrôle de stabilité du véhicule (point 3 f) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/27, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/35; documents informels n^{os} GRRF-66-18, GRRF-66-21.

19. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-66-21, qui remplaçait le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15, où il était proposé une variante de méthode pour évaluer le système de contrôle de stabilité du véhicule de la même manière que pour les composants du système de freinage des remorques. Le GRRF a approuvé la proposition sur le principe, mais un certain nombre d'experts ont exprimé des doutes quant à l'efficacité de la méthode proposée et ils ont demandé que des preuves soient fournies à l'appui de ces variantes de méthodes. En outre, l'expert de l'Allemagne a fait observer que le texte du document GRRF-66-21 avait encore besoin de certaines améliorations. Le GRRF a accepté la proposition du Président d'établir un groupe informel chargé d'étudier cette question, sous réserve de l'approbation du WP.29 à sa session de novembre 2009. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session en février 2010 sur la base d'une proposition révisée et d'un exposé présenté par la CLEPA.

20. L'expert du CLCCR a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/27, qui remplaçait le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9, où il était proposé d'exempter des prescriptions relatives au contrôle de stabilité des véhicules N₂ utilisés pour la vente sur les marchés. Un certain nombre d'experts ont jugé que l'exemption proposée avait un champ trop large et devait être définie plus strictement. L'expert du Royaume-Uni a émis une réserve sur le fait qu'une exemption soit proposée pour cette catégorie de véhicules, alors que des systèmes ESC étaient en cours de développement pour des véhicules semblables (autocaravanes), et il a émis des doutes sur la nécessité d'une telle exemption. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition révisée du CLCCR.

21. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33, ayant pour objet de préciser que les véhicules de la catégorie N₁ pouvaient être équipés d'une fonction de contrôle de stabilité du véhicule à titre volontaire. L'expert du Japon a présenté le document GRRF-66-18, qui complétait le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33. Le GRRF a adopté les deux documents comme modifiés ci-dessous, et a invité le secrétariat à les transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2010 en tant que partie du projet de complément 4 (voir par. 6, 11, 12 et 13) à la série 11 d'amendements au Règlement n^o 13.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.1.33, se lisant comme suit:

«5.2.1.33 Les véhicules de la catégorie N₁ ayant au maximum trois essieux peuvent être équipés d'une fonction contrôle de stabilité. Si c'est le cas, elle doit inclure la fonction antirenversement et la fonction correction de trajectoire et satisfaire aux prescriptions techniques de l'annexe 21 du présent Règlement.».

Annexe 21, paragraphe 1, lire:

«1. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe énonce les prescriptions particulières qui s'appliquent aux véhicules équipés d'une fonction de contrôle de la stabilité du véhicule, conformément aux paragraphes 5.2.1.32, **5.2.1.33** et 5.2.2.23 du présent Règlement.».

22. Les experts de l'OICA/CLEPA ont présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/35, définissant les conditions de fonctionnement dans lesquelles la fonction de stabilité du véhicule peut être automatiquement désactivée, et prescrivant l'obligation pour un système ESC de comporter un voyant d'avertissement particulier. Le GRRF a adopté le document sans modification et invité le secrétariat à le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de mars 2010 en tant que partie du projet de complément 4 (voir par. 6, 11, 12, 13 et 21) à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13.

G. Autres questions (point 3 g) de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° GRRF-66-08.

23. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-66-08, ayant pour objet d'inclure les ensembles multiremorques dans le champ du Règlement n° 13. Un certain nombre d'experts ont exprimé leur accord de principe avec la proposition, mais certains ont demandé à disposer de plus de temps pour l'examiner. Le GRRF a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'établir un groupe informel sur cette question à ce stade. Il a convenu de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition officielle de la CLEPA.

V. Systèmes de freinage automatique d'urgence et d'alerte en cas de changement de voie (point 4 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° GRRF-66-07.

24. Le GRRF a pris note des progrès des travaux menés par le groupe informel des systèmes de freinage automatique d'urgence et d'alerte de franchissement de ligne (AEBS/LDW) lors de ses réunions tenues à Paris les 25 et 26 juin 2009 (GRRF-66-07) et à Genève le 14 septembre 2009 avant la session du GRRF proprement dite. Le président du groupe informel sollicitait des instructions du GRRF sur les questions qui ne pouvaient pas être tranchées par le groupe informel, à savoir le champ des travaux et l'approche réglementaire.

25. En ce qui concerne le champ des travaux, le GRRF a confirmé que le groupe informel devrait tout d'abord se concentrer sur les véhicules des catégories N₂, N₃, M₂ et M₃. Les véhicules des catégories M₁ et N₁ devaient être examinés à un stade ultérieur. Le GRRF a décidé que les projets de prescriptions s'appliqueraient à tous les véhicules entrant dans le champ d'application sans aucune dérogation. Il a décidé que la fonction freinage automatique d'urgence s'appliquerait seulement aux chocs avant, compte tenu des limites de temps imparties.

26. En ce qui concerne l'approche réglementaire, le GRRF a exprimé sa préférence pour la solution consistant à inclure les nouvelles prescriptions concernant les systèmes de freinage automatique d'urgence et d'alerte de franchissement de ligne dans de nouveaux règlements autonomes, afin de donner plus de latitude aux Parties contractantes pour l'adoption de ces technologies nouvelles. L'expert de l'Allemagne a exprimé des doutes quant à la possibilité pour la CE d'adopter ces nouveaux règlements avant la fin de 2011 comme il était envisagé. Le GRRF a prié le groupe informel d'examiner si ce choix d'approche réglementaire serait compatible avec les limites de temps s'appliquant à la CE.

27. Le Président du groupe informel a expliqué que la prochaine réunion du groupe se tiendrait en décembre 2009 et que des réunions de sous-groupes auraient lieu dans l'intervalle. Le GRRF a décidé de convoquer une réunion du groupe informel le lundi de sa

prochaine session, en retardant si cela était possible d'une demi-journée la session du GRRF proprement dite (qui débiterait mardi matin).

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22/Corr.1; documents informels
n^{os} GRRF-65-33; GRRF-66-03; GRRF-66-15 et GRRF-66-16.

28. L'expert de l'IMMA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22 et son rectificatif 1, tendant à modifier le Règlement n^o 78 en ce qui concerne le coefficient maximal de freinage (CMF). L'expert de l'Allemagne a exprimé le souhait que la valeur du CMF soit ramenée de 0,9 à 0,8. Après examen, le GRRF n'a adopté ni la proposition de l'Allemagne ni celle de l'IMMA car il estimait qu'elles engendreraient une divergence entre le Règlement n^o 78 et le RTM. Par voie de conséquence, le Canada a retiré sa proposition GRRF-66-03, qui formulait des observations concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22.

29. L'expert du Canada a présenté les documents GRRF-66-15 et GRRF-66-16, qui proposaient des corrections au RTM n^o 3 et au Règlement n^o 78, respectivement. Un certain nombre d'experts ont fait remarquer que la référence à la norme ASTM1136 dans ces propositions devrait être actualisée pour inclure l'année de la norme. Le Canada s'est offert à établir des propositions révisées en fonction de ces observations.

VII. Règlement n^o 55 (Attelages mécaniques) (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32;
document informel n^o GRRF-66-20.

30. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32, où il était proposé de rendre obligatoire la présence d'un point ou dispositif d'attelage secondaire sur les remorques non freinées de la catégorie O₁ (voir aussi le point 3 c) de l'ordre du jour). Un certain nombre d'experts se sont prononcés en faveur de cette proposition compte tenu de son faible coût en regard des avantages apportés en ce qui concerne la sécurité et l'harmonisation de la législation. L'expert de l'Allemagne jugeait préférable un montage facultatif (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 et GRRF-66-20). Le GRRF a pris note d'une réserve formulée par l'expert de la France afin de vérifier si la définition utilisée pour un dispositif d'attelage secondaire était conforme à la norme ISO correspondante. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session.

VIII. Règlement n^o 90 (Garnitures de freins de rechange) (point 7 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/31,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/34; document informel n^o GRRF-66-26.

31. Au nom du groupe informel des disques et tambours de freins de remplacement (RD&D), l'expert de l'Allemagne a fait rapport sur les progrès des travaux du groupe informel. Il a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23,

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, amendant respectivement les Règlements n^{os} 90, 10 et 13-H afin d'y inclure les disques et tambours de freins de rechange. Le GRRF a approuvé les modifications au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23 proposées par les experts de l'OICA et de la CLEPA dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/34, ainsi que les amendements au paragraphe 4.2.3 et à l'annexe 2 du Règlement n^o 90 proposés par l'expert de la CLEPA dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/31. Le GRRF a approuvé en principe les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, et a rendu hommage au travail important accompli par le groupe informel et son président. Il a décidé de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session, et invité le secrétariat à établir une version révisée du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23 incluant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/34 et le paragraphe 4.2.3 et l'annexe 2 du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/31.

32. L'expert de l'ETO a présenté le document GRRF-66-26, où il était proposé de spécifier que les pièces spéciales devraient demeurer soumises à une homologation de type nationale. Le GRRF n'a pas pu parvenir à une décision sur cette proposition. Un certain nombre d'experts ont jugé qu'il était superflu de le préciser parce que ces pièces sortaient déjà du champ du Règlement. Le GRRF a décidé de procéder à l'examen final de cette question à sa prochaine session et il a invité le secrétariat à distribuer le document GRRF-66-26 sous une cote officielle.

IX. Règlement n^o 79 (Mécanisme de direction) (point 8 de l'ordre du jour)

33. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été communiquée au titre de ce point; il a décidé de le garder inscrit à l'ordre du jour de sa prochaine session.

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

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

Document: document informel n^o GRFF-66-22.

34. Le GRRF a suivi avec intérêt une présentation de l'expert de l'Inde (GRRF-66-22) sur l'harmonisation des essais à grande vitesse et des essais d'endurance et d'endurance à basse pression. Le GRRF a pris note d'un certain nombre d'observations et il a décidé de reprendre l'examen de cette question à un stade ultérieur.

35. En ce qui concerne l'élaboration du RTM sur les pneumatiques, le Président du GRRF a rappelé qu'à la session de juin 2009 du WP.29 et de l'AC.3, l'ETRTO avait fait savoir qu'elle préférerait que le RTM soit adopté en une seule étape en 2013 au lieu d'une adoption en deux étapes dont la première serait en 2010, comme convenu précédemment. Un représentant de cette organisation a ajouté que l'AC.3 avait remis les travaux sur le RTM sur les pneumatiques jusqu'à ce que les représentants de l'industrie mondiale du pneumatique aient rencontré le responsable technique (France) et convenu d'une position ferme sur l'élaboration du RTM, pour examen à la prochaine session du WP.29 et de l'AC.3. Le GRRF a accepté la proposition de son président de reprendre seulement l'examen de ce RTM après la prochaine session du WP.29 et de l'AC.3.

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

36. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été communiquée au titre de ce point; il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

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

37. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été soumise au titre de ce point; il a décidé de remettre l'examen de cette question à sa prochaine session.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30; documents informels n^{os} GRRF-66-13 et GRRF-66-27.

38. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30, qui remplaçait le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13, et qui avait pour objet d'élargir le champ d'application du Règlement n^o 124. Il a aussi présenté le document GRRF-66-13, qui complétait le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30. L'expert du Royaume-Uni a exprimé des réserves en ce qui concerne la définition de la famille de roues et la suppression prévue de l'essai de couple alternatif. L'OICA a présenté le document GRRF-66-27 donnant des précisions sur les dispositions du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/30. Le GRRF a décidé de procéder à un examen final de cette question à sa prochaine session sur la base d'une proposition révisée établie par l'Allemagne et tenant compte des observations de l'OICA et du Royaume-Uni. Il a invité le secrétariat à prier l'ISO de communiquer également à titre gracieux un exemplaire de la norme ISO 2409:2007, et à relire le texte du Règlement entier afin de corriger l'utilisation des mots «déport interne/déport externe» dans le texte.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2009/129; documents informels n^{os} GRRF-65-40; GRRF-66-17, GRRF-66-19; et WP.29-148-02.

39. Comme convenu à sa dernière session, le GRRF a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/2009/129, qui était basé sur le document GRRF-65-40, et qui proposait d'inclure des prescriptions relatives aux systèmes SSPP dans le Règlement n^o 64. Le GRRF a passé en revue les questions restées en suspens, présentées entre crochets dans le texte de la proposition.

40. En ce qui concerne la procédure d'essai de défaut d'étanchéité, le GRRF a jugé préférable de maintenir l'énoncé de l'«option B» pour le paragraphe 2.6.2.1 de la version proposée de l'annexe 5 du document ECE/TRANS/WP.29/2009/129. En ce qui concerne la durée cumulative nécessaire pour l'émission d'un signal d'alerte à l'intention du conducteur de [30/60] minutes, il n'a pas été possible de parvenir à un consensus. L'expert de l'ETRTO, en particulier, a exprimé sa préférence pour un délai de 20 minutes (GRRF-66-19) alors que l'expert de la CLEPA et celui du Royaume-Uni proposaient 30 minutes; quant à l'expert de l'OICA, il était favorable à la valeur de 60 minutes. Une majorité des membres du GRRF toutefois tendait à préférer cette dernière valeur.

41. En ce qui concerne la tolérance qui devait s'appliquer à la valeur limite de pression de 20 %, l'expert de l'OICA a rappelé que dans le document WP.29-148-02 on avait examiné les trois causes qui peuvent avoir une incidence sur la pression des pneumatiques: la justesse de l'équipement de mesure de la pression, la variation de pression due à un dégonflage brusque de 20 % (effet thermodynamique) et la variation de pression due à l'accroissement de la résistance au roulement à l'état dégonflé. Il a demandé que soient fixées des tolérances plus élevées que la valeur proposée de [5] kPa, en préconisant une valeur comprise entre 15 et 25 kPa selon la pression recommandée pour le pneumatique. L'expert des États-Unis d'Amérique a fait savoir que la tolérance appliquée dans son pays pour la procédure d'essai des SSPP était équivalente à 7 kPa. Les experts des Pays-Bas, de la CLEPA et de l'ETRTO ont fait valoir que les manomètres répondaient à des exigences nettement plus strictes (2 ou 3 kPa) que la valeur de [5] kPa proposée dans le document ECE/TRANS/WP.29/2009/129. L'expert de la CLEPA a ajouté que les essais effectués par cette organisation avaient démontré que l'effet thermodynamique était négligeable.

42. Après plusieurs interventions des experts, le président a résumé les débats, en soulignant que le WP.29 attendait du groupe qu'il lui conseille la marche à suivre. Il a pris note des contributions très utiles de l'expert de l'Allemagne sur les tolérances sur les valeurs limites et de l'expert de l'OICA sur la justesse des appareils de gonflage des pneus mis à la disposition des automobilistes dans les stations service. Il a fait valoir qu'à son avis la question de la justesse des appareils de station service sortait du cadre d'un essai d'homologation d'un type de véhicule nouveau, mais a accepté d'attirer l'attention du WP.29 sur cette question avant qu'une décision soit prise. En conséquence, sur sa proposition, la majorité du GRRF a décidé de soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leur session de novembre 2009, un rectificatif modifiant la procédure d'essai comme suit. Une tolérance de +/- 3 kPa serait introduite pour l'erreur de l'appareillage de mesure de la pression utilisé lors de l'essai d'homologation de type. En outre, pour l'essai de perte d'étanchéité, l'énoncé de l'«option B» serait retenu pour la procédure de conduite du véhicule, la durée cumulative nécessaire pour l'émission d'un signal d'alerte à l'intention du conducteur serait fixée à 60 minutes, une période de stabilisation comprise entre 2 et 5 minutes serait introduite pour tenir compte de l'effet thermodynamique, et une valeur additionnelle de dégonflage de 7 kPa serait ajoutée pour tenir compte de l'échauffement du pneu dû à l'accroissement de la résistance au roulement après dégonflage. L'expert de l'Allemagne a émis une réserve pour étude concernant cette proposition. Le GRRF a invité le président à établir le texte du rectificatif nécessaire au document ECE/TRANS/WP.29/2009/129, tenant compte du compromis auquel était parvenu le GRRF.

43. Le GRRF a aussi approuvé les corrections au document ECE/TRANS/WP.29/2009/129 proposées par le Japon (GRRF-66-17) et invité le secrétariat à les transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leur session de novembre 2009, en tant que rectificatif au document ECE/TRANS/WP.29/2009/129.

F. Résistance au roulement (point 9 f) de l'ordre du jour)

Document: Document informel GRRF-66-28

44. Le GRRF a suivi avec intérêt l'exposé présenté par l'ETRTO sur les progrès des travaux du groupe ISO des méthodes de mesure de la résistance au roulement (GRRF-66-28).

G. Définitions des pneumatiques spéciaux (point 9 g) de l'ordre du jour)

45. Le secrétaire du groupe informel des définitions des pneumatiques spéciaux a fait rapport sur les progrès des travaux du groupe informel. Il a informé le GRRF que pour les pneumatiques neige, il avait été décidé en principe d'appliquer la définition de l'ASTM (American Society for Testing and Materials). Il a ajouté que pour les pneumatiques de traction et les pneumatiques tout terrain, des spécifications géométriques devraient être utilisées. En ce qui concerne la mesure de la résistance au roulement, il a fait savoir qu'il existait quatre méthodes d'essai, et qu'il se posait un problème de cohérence interlaboratoires qu'il faudrait résoudre. Il a annoncé que la prochaine réunion du groupe se tiendrait à Genève le 16 novembre 2009. Il a fait savoir enfin qu'une proposition devrait pouvoir être soumise pour examen aux prochaines sessions du GRB et du GRRF, en vue d'une éventuelle adoption par le WP.29 et l'AC.1 en juin 2010.

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

46. Le GRRF a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été soumise au titre de ce point; il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

XI. Systèmes de transport intelligents (point 10 de l'ordre du jour)

47. Le GRRF a noté que le groupe informel se réunirait après la session du GRRF proprement dite le 18 septembre 2009.

XII. Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)

48. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690, tel que modifié par l'amendement 1), le GRRF a procédé à l'élection de son Bureau le mardi matin. M. I. Yarnold (Royaume-Uni) a été à l'unanimité réélu président du GRRF pour les sessions de l'année 2010.

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

A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 12 a) de l'ordre du jour)

49. L'expert de l'Espagne a fait savoir qu'il serait intéressé par un échange de vues sur la procédure appliquée pour l'homologation de véhicules modifiés en service, en particulier en ce qui concerne le freinage. Le GRRF a invité l'Espagne à établir une proposition à ce sujet pour la prochaine session.

50. L'expert de la CE a fait savoir que le Règlement sur la sécurité générale des véhicules avait été publié au Journal officiel de la CE sous la cote 661/2009. Il a ajouté que les mesures de mise en œuvre de ce Règlement devraient être adoptées au cours des mois à venir.

**B. Règlement n° 89 (Dispositifs limiteurs de vitesse)
(point 12 b) de l'ordre du jour)**

Document: Document informel n° GRRF-66-14.

51. L'expert de la CE a présenté le document GRRF-66-14, ayant pour objet d'étendre aux véhicules de la catégorie M₂ le champ d'application du Règlement n° 89. L'expert de l'OICA a fait remarquer que le texte du Règlement n'était pas clair et qu'un tel amendement pourrait avoir pour effet de rendre les dispositifs limiteurs de vitesse réglables obligatoires pour les véhicules de la catégorie M₂. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et il a invité le secrétariat à distribuer le document GRRF-66-14 sous une cote officielle pour sa prochaine session.

C. Hommages à des membres du GRRF

52. Le président du GRRF a adressé ses remerciements à M. Maltry (CLEPA) et M. Ross (CLEPA) pour leur contribution aux travaux du GRRF au cours des années et leur a souhaité une retraite longue et heureuse.

XIV. Ordre du jour provisoire de la prochaine session

53. Le GRRF n'a pas examiné l'ordre du jour de la soixante-septième session qui devait se tenir à Genève du 2 février (à 9 h 30) au 5 février (à 17 h 30) 2010. Il a demandé au secrétariat de réserver la journée du 1^{er} février (à partir de 10 h 30) pour la réunion du groupe informel AEBS/LDW. Il a été décidé que le président, en collaboration avec le secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour. La date limite de soumission des documents officiels pour cette session a été fixée au 5 novembre 2009¹.

¹ Pour aider les délégués à prendre leurs dispositions en ce qui concerne le voyage et l'hébergement, le président les informe que les questions relatives aux pneumatiques devraient être discutées à la fin de la session.

Annexe I

Liste des documents distribués sans cote pendant la soixante-sixième session (GRRF-66-...)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Décision prise</i>
01	Président	-	A	Running order of the provisional agenda of the 66th session of GRRF	a)
02	Royaume-Uni	3 c)	A	Proposal for draft amendments to Regulation n° 13 (Trailer braking)	b)
03	Canada	5	A	Comments on proposed amendments GRRF-64-15 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/22, (Regulation n° 78)	a)
04	Pays-Bas	3 e)	A	Proposal for draft amendments to Regulation n° 13-H (clarifications)	a)
05 + Rev1	Pays-Bas	3 e)	A	Proposal for draft amendments to Regulation n° 13 (clarifications)	a)
06	CLEPA	3 c)	A	Proposal for draft amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28 (trailer braking)	b)
07	Président du groupe informel AEBS/LDW	2	A	Report on the 1st meeting of the GRRF informal group on Advanced Emergency Braking Systems (AEBS) and Lane Departure Warning Systems (LDWS)	a)
08	CLEPA	3 g)	A	Draft amendments to Regulation n° 13 (Other business)	a)
09	CLEPA	3 e)	A	Draft amendments to Regulation n° 13 (Clarifications)	b)
10	CLEPA	3 e)	A	Draft amendments to Regulation n° 13 (Clarifications)	a)
11	CLEPA	3 e)	A	Draft amendments to Regulation n° 13 (Clarifications)	a)
12	OICA	3 a)	A	Proposal for amendments to Regulation n° 13 (Emergency Stop Signal)	a)
13	Allemagne	9 d)	A	Amendments to Regulation n° 124 (Replacement wheels)	a)
14	Commission européenne	12	A	Proposal for draft amendments to Regulation n° 89 (Other business)	b)
15	Canada	5	A	Proposed amendments to Global Technical Regulation n° 3 (Motorcycle Brake Systems)	a)
16	Canada	5	A	Proposal for draft amendment to Regulation n° 78	a)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Décision prise</i>
(Braking category L vehicles)					
17	Japon	9 e)	A	Proposal for corrigendum to document ECE/TRANS/WP.29/2009/129 (TPMS)	a)
18	Japon	3 f)	A	Proposal for corrigendum to document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33 (EVSC)	a)
19	ETRTO	9 e)	A	ETRTO position on Tyre Pressure Monitoring Systems (TPMS)	a)
20	Allemagne	6	A	Informal paper for clarification to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/29 and ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/32	a)
21	CLEPA	3 f)	A	Draft Proposal for Amendment of Regulation n° 13 (EVSC)	a)
22	Inde	9 a)	A	Harmonized High Speed and Low Pressure Endurance Test	a)
23	Royaume-Uni	3 c)	A	Proposal for amendments to Regulation n° 13 (Trailer braking)	b)
24	OICA	3 a)	A	Proposal for amendments to Regulation n° 13-H (Emergency Stop Signal)	a)
25	OICA	3 a)	A	Proposal for amendments to Regulation n° 13 (Emergency Stop Signal)	a)
26	ETO	7	A	Proposal for draft amendments to Regulation n° 90 (Replacement brake lining)	b)
27	OICA	9 d)	A	Proposal for draft amendments to Document GRRF/2009/30 (Regulation 124- Replacement wheels)	a)
28	ETRTO	9 f)	A	Rolling resistance	a)
Réexamen de documents sans cote présentés à des sessions antérieures du GRRF (renvoi au point de l'ordre du jour et à la décision prise à l'actuelle session)					
65-40	Président du GRRF	9 e)	A	Modifications to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (TPMS)	a)
65-33	IMMA	5	A	Amendments to Regulation No.78 (Replacement brake linings)	a)
WP.29-148-02	OICA	9 e)	A	OICA position on TPMS	a)

Notes:

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
b) Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session sous une cote officielle.

Annexe II

Groupes informels du GRRF

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Du RTM sur les pneumatiques (TYRE)	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 (RD&D)	M. W. Gaupp Téléphone: +49 201 825 4139 Télécopieur: +49 201 825 4185 Courriel: wgaupp@tuev-nord.de	M. M. Pehle (CLEPA) Téléphone: +49 226 278 1974 Télécopieur: +49 226 278 6550 Courriel: pehle@bpw.de
Des définitions des pneumatiques spéciaux (STD)	M. W. Schneider Téléphone: +32 22965260 Télécopieur: +32 22969637 Courriel: wolfgang.schneider@ec.europa.eu	M. I. Knowles (CE) Téléphone: +32 2 2957680 Télécopieur: +32 2 2969637 Courriel: ian.knowles@ec.europa.eu
Des systèmes automatiques de freinage d'urgence et des systèmes d'alerte de franchissement de ligne (AEBS/LDW)	M. J. Renders Téléphone: +32 2 2969962 Télécopieur: +32 2 2969637 Courriel: johan.renders@ec.europa.eu	M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1 43590013 Télécopieur: +33 1 45638441 Courriel: ofontaine@oica.net
Variante de méthode pour l'évaluation du système de contrôle de stabilité du véhicule ¹	²	²

¹ Sous réserve d'appropriation par le WP.29.

² À déterminer.