


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

 Soixante-douzième session
 Genève, 20-24 février 2012

**Rapport du Groupe de travail en matière de roulement
et de freinage sur sa soixante-douzième session
(20-24 février 2012)**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	2	3
III. Systèmes automatiques de freinage d'urgence (point 2 de l'ordre du jour).....	3–4	3
IV. Règlements n ^{os} 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour).....	5–17	4
A. Contrôle électronique de la stabilité (ESC).....	5–7	4
B. Freinage des remorques.....	8–9	4
C. Attelages automatiques (ACV).....	10	5
D. Précisions.....	11–15	5
E. Symboles relatifs au freinage dans le Règlement n ^o 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs).....	16	6
F. Autres questions.....	17	6
V. Règlement n ^o 55 (Pièces mécaniques d'attelage) (point 4 de l'ordre du jour).....	18–19	6
VI. Règlement n ^o 78 (Freinage des motocycles) (point 5 de l'ordre du jour).....	20–21	7
VII. Règlement n ^o 90 (Garnitures de frein de rechange) (point 6 de l'ordre du jour)....	22–23	7
VIII. Pneumatiques (point 7 de l'ordre du jour).....	24–36	8

A.	Règlement technique mondial sur les pneumatiques	24	8
B.	Règlements n ^{os} 30 et 54 (Pneumatiques)	25–29	8
C.	Règlement n ^o 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles)	30	9
D.	Règlement n ^o 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé)	31–34	9
E.	Autres questions	35–36	10
IX.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)	37–40	11
A.	Rapport de la 155 ^e session du WP.29 en novembre 2011	37	11
B.	Hommages	38–39	11
C.	Règlement technique mondial n ^o 3	40	11
X.	Ordre du jour provisoire de la soixante-treizième session	41	12

Annexes

I.	Liste des documents sans cote examinés pendant la session	13
II.	Projets d'amendements au Règlement n ^o 13-H	15
III.	Projets d'amendements au Règlement n ^o 30	16
IV.	Projets d'amendements au Règlement n ^o 54	19
V.	Projets d'amendements au Règlement n ^o 64	22
VI.	Projets d'amendements au Règlement n ^o 90	23
VII.	Projets d'amendements au Règlement n ^o 117	24
VIII.	Mandat du groupe informel des attelages automatiques (ACV)	31
IX.	Groupes informels relevant du GRRF	33

I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-douzième session du 20 au 24 février 2012 à Genève, sous la présidence de M. S. Sopp (Royaume-Uni). Des experts des pays suivants y ont participé, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, tel qu'amendé): Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse. Y ont également pris part des experts de la Commission européenne (CE), 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: Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO) et Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM).

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/1
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/1/Add.1
Document informel GRRF-72-06.

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/1 et Add.1), ainsi que l'ordre d'examen des points à considérer, présenté dans le document GRRF-72-06 sans modification.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1
ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1
Documents informels GRRF-71-30, GRRF-71-24 et GRRF-72-14.

3. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction la présentation (GRRF-72-14) de l'expert du Japon consacrée à la mise en vigueur dans son pays des systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS). Le GRRF a pris note de ce que le document ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1 et le document ECE/TRANS/WP.29/2011/93/Amend.1 étaient à l'ordre du jour de la session de novembre 2011 du WP.29 ainsi que de sa décision d'ajouter le texte entre crochets du paragraphe 12.2 sous forme de note de bas de page (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/1093, par. 39).

4. Le GRRF a noté que le WP.29 avait préféré ne pas adopter la variante concernant l'homologation sur une base volontaire et retirer le texte entre crochets proposé dans le document ECE/TRANS/WP.29/2011/92/Amend.1. Le Président du GRRF a fait savoir que le travail consacré à la révision du tableau de l'annexe 3 (définissant le degré d'efficacité exigé pour les véhicules des catégories M_2 et $N_2 \leq 8$ tonnes) allait reprendre avec le groupe informel des systèmes AEBS.

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

A. Contrôle électronique de la stabilité (ESC)

Documents: Documents informels GRRF-72-01, GRRF-72-03 et GRRF-72-17.

5. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-72-03 consacré à la transformation de véhicules faisant déjà l'objet d'un agrément de type en matière de freinage. Le GRRF n'a pas accepté la proposition concernant la transformation de véhicules disposant d'une fonction de contrôle électronique de stabilité. Il a été recommandé, en particulier, que le montage de tels systèmes de contrôle électronique de stabilité sur des véhicules après leur première immatriculation relève de la législation nationale ou régionale. L'expert de l'OICA s'est dit prêt à établir une proposition révisée pour examen par le GRRF à sa prochaine session.

6. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-72-17 qui propose de préciser les conditions d'utilisation d'un procès-verbal d'essai tel qu'il figure à l'annexe 19 pour démontrer la conformité de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule. L'expert de l'OICA a proposé de préciser la liste des exemptions qui figure dans la note de bas de page 12/ du Règlement n^o 13 en ce qui concerne l'équipement dont doivent obligatoirement disposer les véhicules dotés d'une fonction de contrôle de la stabilité (GRRF-72-01 établi conjointement par le CLCCR, la CLEPA et l'OICA). Le GRRF a pris note de certaines préoccupations. Il a décidé de reprendre l'examen de ces questions à sa prochaine session sur la base de propositions révisées.

7. En l'absence de proposition nouvelle, le GRRF a décidé de retirer le point 3 a) iii) de l'ordre du jour.

B. Freinage des remorques

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12
Documents informels GRRF-72-07, GRRF-72-18, GRRF-72-19, GRRF-72-20, GRRF-72-21 et GRRF-72-26.

8. L'expert du Danemark a présenté des documents portant sur la compatibilité entre les freins des camions et ceux des remorques, sur la commande des freins de la remorque en fonction de la force sur l'attelage, et sur les points d'essai pour les contrôles techniques périodiques. Le document GRRF-72-26 soulignait notamment la nécessité d'améliorer la répartition du freinage entre le camion et la remorque d'un poids lourd. L'expert du Danemark a présenté le document GRRF-72-07 complétant sa proposition ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12. Le GRRF a pris note d'un certain nombre de préoccupations exprimées par les experts du CLCCR, de la CLEPA et de l'OICA (GRRF-72-18, GRRF-72-19, GRRF-72-21 et GRRF-72-20).

9. À l'issue du débat, le GRRF a salué l'initiative du secteur industriel de tenir une réunion spéciale d'experts sur cette question afin d'en examiner les différents aspects, conjointement avec les experts du Danemark et d'autres experts intéressés, pour en faire rapport à la prochaine session du GRRF. L'expert de l'OICA a proposé d'accueillir cette réunion en juin 2012.

C. Attelages automatiques (ACV)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/8.

10. L'expert de la Suède, qui préside le groupe informel des attelages automatiques, a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/8 qui traite du mandat et du règlement intérieur du groupe. Il a été précisé que les amendements aux Règlements n^{os} 29 et 55 n'étaient pas couverts par ce mandat. Le Président du GRRF a invité tous les experts à apporter leur contribution aux travaux du groupe informel. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/8 tel qu'il est reproduit à l'annexe VIII du présent rapport.

D. Précisions

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/2
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/7
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11
Documents informels WP.29-155-19; GRRF-72-8, GRRF-72-22, GRRF-72-27 et GRRF-72-28.

11. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la discussion qui s'est déroulée au sein du WP.29 sur la question des références statiques et dynamiques à d'autres Règlements de l'ONU ou à des normes du secteur privé (voir le rapport ECE/TRANS/WP.29/1093, par. 48 et 49). Le GRRF a approuvé la recommandation de procéder au cas par cas dans l'attente d'une décision finale du WP.29 lors d'une de ses prochaines sessions.

12. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1 qui vise à préciser les niveaux d'efficacité du freinage des véhicules en relation avec les différentes positions de la clef de contact. Le GRRF a pris note de plusieurs observations. Au terme du débat, la CLEPA a présenté le document GRRF-72-27 qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'elle est reproduite à l'annexe II, et a prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que complément 14 au Règlement n^o 13-H.

13. Rappelant l'objet du document WP.29-155-19, l'expert de la CE a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9 à la suite de quoi l'expert de la CLEPA a également retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/7. Les experts de l'Allemagne, du Japon et de l'OICA se sont néanmoins déclarés favorables au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9 et ont fait part de leur souhait de le maintenir à l'ordre du jour. Le Président a conclu qu'il faudrait réexaminer cette question en même temps que le document correspondant de la CLEPA (GRRF-72-17) à la prochaine session du GRRF à la lumière d'une nouvelle proposition, si elle est disponible.

14. L'expert de la Belgique a rendu compte des progrès (GRRF-72-08) accomplis par le groupe informel chargé d'étudier une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité des véhicules. Au nom du groupe informel, l'expert de la CLEPA a proposé d'utiliser des outils de simulation pour vérifier l'efficacité de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/2). L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-72-22 qui met en évidence certaines faiblesses de l'outil de simulation actuel. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et décidé de renvoyer la proposition au groupe informel. Le GRRF a convenu de reprendre l'examen de ce sujet lors de sa prochaine session à la lumière d'une

nouvelle proposition que doit soumettre le groupe informel en tenant compte des documents GRRF-72-17, GRRF-72-22 et des observations reçues. Le Groupe de travail a noté que le groupe informel devait se réunir à Bruxelles (dans les bureaux de la CLEPA) les 10 et 11 mai 2012.

15. L'expert de l'Allemagne a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11 et GRRF-72-28 relatifs à l'introduction d'une transmission électrohydraulique pour les systèmes de freinage à commande électrique. Le GRRF a pris note de certaines préoccupations et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session à la lumière d'une proposition révisée, si elle est disponible.

E. Symboles relatifs au freinage dans le Règlement n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/14
ECE/TRANS/WP.29/2012/30
Documents informels GRRF-72-29 et GRRF-72-30.

16. Le GRRF a pris note de ce que le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) soumettrait à la session de juin du WP.29 le document ECE/TRANS/WP.29/2012/30 dans lequel il est proposé de retirer les prescriptions concernant les témoins de fonctionnement de l'ESC des Règlements n°s 13 et 13-H et d'ajouter ces prescriptions au Règlement n° 121. Le GRRF a souscrit au texte proposé dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/14 et décidé de saisir l'occasion de ces modifications pour simplifier les dispositions transitoires. La Fédération de Russie a présenté le document GRRF-72-29 qui résume les dispositions transitoires du Règlement n° 13-H. Le Président a présenté le document GRRF-72-30 contenant des explications supplémentaires. À la suite des débats, le Groupe de travail a décidé de mettre sur pied un groupe de rédaction chargé d'examiner les dispositions transitoires des Règlements n°s 13 et 13-H. Le Président s'est engagé à assurer l'adoption simultanée par le WP.29 du document ECE/TRANS/2012/30 et des dernières modifications aux règlements relatifs au freinage en ce qui concerne les prescriptions concernant les témoins de fonctionnement de l'ESC. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session en se fondant sur une version révisée de la proposition.

F. Autres questions

Document: Document informel GRRF-72-02.

17. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-72-02 ayant pour objet d'aligner le Règlement n° 13-H sur la norme FMVSS 135 relative aux prescriptions applicables aux véhicules électriques, en particulier en ce qui concerne le système de freinage électrique à récupération. Le Groupe de travail a approuvé la proposition et demandé au secrétariat de distribuer le document GRRF-72-02 sous une cote officielle en vue de son examen lors de la prochaine session du GRRF.

V. Règlement n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage) (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRRF-71-05 et GRRF-71-07.

18. L'expert de l'Allemagne a rappelé les débats qu'avait suscités à la dernière session du GRRF le document GRRF-71-05, dans lequel sont précisées les prescriptions relatives

aux dispositifs d'attelage, leur résistance à la flexion et les positions des témoins. Le Groupe de travail a pris note du large soutien apporté aux dispositions relatives aux dispositifs d'attelage et à leur résistance à la flexion, mais il a également noté certaines préoccupations en ce qui concerne le témoin. Le Président a proposé d'aller de l'avant avec la partie du document GRRF-71-05 approuvée par le Groupe de travail tout en invitant l'Allemagne à préparer un document officiel pour examen lors de la prochaine session du GRRF.

19. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRRF-71-07 dans lequel il est proposé de modifier le Règlement n° 55 pour tenir compte des nouveaux dispositifs, notamment les systèmes de télécommande, ainsi que les attelages automatiques et agricoles. Il a proposé de rétablir le groupe informel sur le Règlement n° 55. L'expert de l'ISO a approuvé cette initiative et informé le Groupe de travail des activités de normalisation en cours au sein de son organisation. Le GRRF a décidé d'établir un nouveau groupe de travail sur les attelages (et d'inclure les attelages agricoles dans le mandat), sous la présidence de l'Allemagne, sous réserve de l'accord du WP.29 à sa session de mars 2012. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session en se fondant sur une proposition de mandat et de règlement intérieur pour le groupe de travail informel.

VI. Règlement n° 78 (Freinage des motocycles) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRRF-72-09 et GRRF-72-25.

20. L'expert de la CE a informé le Groupe de travail de l'intention des États membres de l'UE d'imposer l'installation de systèmes avancés de freinage (ABS) sur certaines catégories de véhicules de la catégorie L (GRRF-72-09). Il a précisé qu'il s'agissait dans le contexte de son exposé de systèmes de freinage combiné agissant sur les roues avant et arrière, ainsi que de systèmes de freinage antiblocage. Il a ajouté qu'il ressortait de l'expérience de l'Union européenne que l'équipement obligatoire en ABS était susceptible de réduire le nombre d'accidents mortels et le risque de blessures graves pour les motocyclistes.

21. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRRF des résultats d'une étude sur les systèmes de freinage antiblocage pour les motocycles ainsi que sur les risques d'accidents (GRRF-72-25). Il ressort des résultats de cette étude que les systèmes de freinage antiblocage ne semblent pas avoir d'effet significatif sur le risque d'accident des motocycles qui en sont équipés. L'expert de l'Australie s'est félicité de ces deux exposés et a annoncé que son gouvernement avait adopté récemment une stratégie nationale de sécurité routière.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3
Documents informels GRRF-72-05, GRRF-72-05-Rev.1;
GRRF-72-15.

22. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-72-15, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3, où il est question de la procédure d'essai dite de «rodage» applicable aux tambours de freins. Le GRRF a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe VI au présent rapport et a prié le secrétariat de la

soumettre, en tant que rectificatif au document ECE/TRANS/WP.29/2012/4, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2012.

23. L'expert de la FEMFM a présenté le document GRRF-72-05, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3, où est précisé le sens de garniture de frein «identique». À l'issue des débats, il a présenté, conjointement avec l'expert de l'Espagne, une version révisée de la proposition (GRRF-72-05-Rev.1). Le GRRF a approuvé cette approche tout en prenant note de certaines préoccupations et il a accepté de reprendre l'examen de ce sujet à sa prochaine session. Cela se fera sur la base d'un document officiel devant être établi par la FEMFM conjointement avec l'Espagne, la Fédération de Russie et l'OICA.

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

A. Règlement technique mondial sur les pneumatiques

Documents: Documents informels GRRF-72-16 et GRRF-72-23.

24. Au nom du groupe informel du RTM sur les pneumatiques, l'expert de l'ETRTO a rendu compte des progrès accomplis par le groupe lors de la réunion qui a précédé la session du GRRF proprement dite. Il a présenté la structure proposée ainsi que le projet de préambule au nouveau RTM sur les pneumatiques (GRRF-72-23). Il a informé le Groupe de travail des questions encore en suspens qu'il convenait d'examiner: notamment la portée du RTM, le numéro d'identification des pneumatiques et le code de référence du fabricant. L'expert des États-Unis d'Amérique s'est porté volontaire pour revoir le préambule dans le sens d'une procédure d'homologation plus neutre. S'appuyant sur le document GRRF-72-16, l'expert de l'Inde a reconnu que le groupe informel avait déjà tenu compte de ses préoccupations. Le Groupe de travail a noté que la prochaine réunion du groupe informel devait se tenir à Genève le 29 juin 2012 pour étoffer le document GRRF-72-23. Le GRRF a pris note que le WP.29 avait, à sa session de novembre 2012, accepté d'aller de l'avant en deux phases et de n'examiner certaines prescriptions, par exemple en matière de résistance au roulement, d'adhérence sur sol mouillé ou de pneumatiques pour véhicules de tourisme et véhicules utilitaires légers, que dans la seconde phase. Le GRRF a décidé de procéder, lors de sa prochaine session, en septembre 2012, à un examen détaillé du projet de RTM (première phase) sur la base d'un document officiel que devra préparer le groupe informel.

B. Règlements n^{os} 30 et 54 (Pneumatiques)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/4
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/6
Documents informels GRRF-72-10, GRRF-72-11 et GRRF-72-13.

25. Rappelant le débat dont avaient fait l'objet le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14 lors de la dernière session du Groupe de travail, l'expert de la France a présenté, au nom du groupe spécial d'experts des pneumatiques neige, le document GRRF-72-13 qui précise la définition de «pneumatique neige» dans le Règlement n^o 117. Le GRRF a pris note d'un certain nombre d'observations. Il a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe VII et il a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, à leurs sessions de novembre 2012, en tant que projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n^o 117. Comme de nouvelles valeurs limites ont été introduites en ce qui concerne les pneumatiques de traction normaux, le GRRF a décidé de

la soumettre au Groupe de travail du bruit (GRB) pour examen lors de sa prochaine session en septembre 2012 et de procéder lui-même à un examen final lors de sa session de septembre 2012.

26. Se référant au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13, l'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-72-10, dans lequel il est proposé d'aligner la définition de «pneumatique neige» dans le Règlement n° 30 sur celle du Règlement n° 117 (par. 25 ci-dessus). Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13 tel qu'il est reproduit à l'annexe III, et il a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que projet de complément 17 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30.

27. Pour les mêmes raisons, l'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-72-11 modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14 en ce qui concerne les définitions qui figurent dans le Règlement n° 54. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14 tel qu'il est reproduit à l'annexe IV et il a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que projet de complément 18 au Règlement n° 54.

28. L'expert de l'ETRTO a proposé de modifier le marquage réglementaire des «pneumatiques de secours à usage temporaire» (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/4). Le GRRF a adopté la proposition (non modifiée) et il a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que partie (voir par. 26) du projet de complément 17 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30.

29. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/6 qui précise dans le Règlement n° 30 les prescriptions relatives à l'essai charge/vitesse. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/6, non modifié. Le secrétariat a été chargé de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que partie (voir par. 26 et 28) du projet de complément 17 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30.

C. Règlement n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31
Document informel GRRF-71-13.

30. L'expert de l'ETRTO a rappelé l'objet du document GRRF-71-13 qui complète le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31 dans lequel sont proposées de nouvelles dispositions relatives aux pneumatiques destinés à un usage spécifique. En dépit des préoccupations exprimées par l'expert des Pays-Bas, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31 comme modifié ci-dessous et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que projet de complément 9 au Règlement n° 106.

Page 2, paragraphe 3.1.13, modifier comme suit:

«3.1.13 Le cas échéant, la mention “CFO” ou “CHO” **peut** être inscrite après l'indication du diamètre nominal de la jante.».

D. Règlement n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/10
ECE/TRANS/WP.29/2012/2
Documents informels GRRF-71-11 et GRRF-72-24.

31. Le GRRF a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/2012/2 qui précise dans le Règlement n° 117 la méthode actuelle d'épreuve d'adhérence sur sol mouillé et introduit de nouvelles prescriptions applicables aux pneumatiques neige de la classe C3. Le Groupe de travail a décidé d'aller de l'avant avec l'ordre du jour proposé pour la session de mars 2012 du WP.29, tout en introduisant quelques corrections mineures d'ordre rédactionnel transmises au secrétariat par l'expert de l'ETRTO.

32. L'expert de l'ETRTO a rappelé l'objet du document GRRF-71-11, qui justifie l'introduction de prescriptions pour les pneumatiques neige de la classe C2 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29). Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 et il a décidé de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que partie (par. 25 ci-dessus) du projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117, sous réserve d'un examen final du document par le GRB et le GRRF lors de leurs prochaines sessions de septembre 2012.

33. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5 qui propose de modifier la définition de la jante de mesure pour les pneumatiques des classes C1, C2 et C3. À l'issue du débat, il a présenté une version révisée de la proposition (GRRF-72-24) qui tient compte des observations reçues. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5 tel qu'il est reproduit à l'annexe VII et il a décidé de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que document distinct pour le projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117, sous réserve également d'un examen final du document par le GRB et le GRRF lors de leurs prochaines sessions de septembre 2012.

34. L'expert de l'ETRTO a proposé de préciser le titre du Règlement n° 117 et de son annexe 1 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/10). Le Groupe de travail a adopté la proposition qu'il a été convenu de soumettre à un examen final par le GRB et le GRRF lors de leurs prochaines sessions de septembre 2012. Le secrétariat a été chargé de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de novembre 2012, en tant que partie (par. 25 et 32 ci-dessus) du projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117.

E. Autres questions

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13
Documents informels GRRF-72-04 et GRRF-72-12.

35. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13 qui a pour objet d'introduire dans le Règlement n° 64 un renvoi au Règlement n° 54. Il a également présenté le document GRRF-72-04 qui laisse aux fabricants une certaine flexibilité en ce qui concerne les limites de vitesse des équipements de secours de type 4. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13, tel qu'il est reproduit à l'annexe V, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que projet de complément 2 à la série d'amendements 02 au Règlement n° 64.

36. L'expert de la France a présenté le document GRRF-72-12 qui a pour objet d'aligner la version française du Règlement sur les versions anglaise et russe. Le Groupe de travail a adopté le document GRRF-72-12, tel qu'il est reproduit à l'annexe IV du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2012, en tant que rectificatif 3 à la révision 2 du Règlement n° 54.

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

A. Rapport de la 155^e session du WP.29 en novembre 2011

Document: ECE/TRANS/WP.29/1093.

37. Le GRRF a noté que le rapport ECE/TRANS/WP.29/1093 de la session de novembre 2011 du WP.29 était disponible sur le site Web du WP.29. Les principales questions suivantes y étaient mises en évidence (référence au rapport du WP.29):

- a) Situation concernant les retards de publication des documents (par. 4 et 14);
- b) Disponibilité des documents dans les trois langues de travail faisant foi (par. 15 à 17);
- c) Instructions et règles du Bureau des affaires juridiques de l'ONU en ce qui concerne les rectificatifs (par. 19), précisant que les rectificatifs devraient avoir pour unique objet de corriger, sans modifier ni le sens ni la substance du texte du traité: a) les erreurs physiques (par exemple de typographie ou d'orthographe); b) la non-conformité du traité avec les documents officiels; et/ou c) le manque de concordance entre les versions dans les différentes langues faisant foi;
- d) Les recommandations du Bureau qui a fait valoir que les termes «Règlements de l'ONU», «Règlements techniques mondiaux de l'ONU» et «Règles de l'ONU» pouvaient être utilisés dans les documents administratifs et d'information mais pas dans les documents à caractère juridique (sous réserve d'une révision du texte des Accords de 1958, 1997 et 1998) (par. 20).

B. Hommages

38. Ayant appris que M. H. Hesse (Allemagne) ne prendrait plus part aux sessions, le GRRF a rendu hommage à sa précieuse contribution aux travaux du Groupe de travail pendant plus de quatorze ans et lui a souhaité plein succès dans ses nouvelles fonctions.

39. Ayant également appris que M. P. O. Rydberg (Volvo Camions) allait prendre sa retraite et ne participerait plus aux sessions, le Groupe de travail l'a remercié de sa remarquable contribution aux travaux du GRRF au cours des trois décennies écoulées et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

C. Règlement technique mondial n° 3

40. L'expert de la Chine a soulevé une question concernant le coefficient de frottement maximal (CFM) spécifié dans le Règlement technique mondial n° 3 au sujet des freins de motocycles. Il a indiqué que la Chine était en train d'élaborer une nouvelle norme nationale qui se réfère, pour certaines questions techniques, au RTM, aux Règlements de l'ONU ou aux normes FMVSS des États-Unis d'Amérique en matière de freinage. Il s'est interrogé sur les différences entre les valeurs de CFM (0,9 dans le RTM n° 3 et dans la norme FMVSS contre 0,8 dans les Règlements de l'ONU). L'expert de la CLEPA a expliqué qu'un pneumatique ordinaire avait été utilisé pour déterminer la valeur 0,8, alors que pour déterminer la valeur 0,9 un pneumatique spécial (tel que défini par l'ASTM) devrait être utilisé. Les experts de l'Allemagne et des Pays-Bas ont confirmé que selon plusieurs essais comparatifs les pistes d'essai se conformaient aux deux valeurs. L'expert de la Chine a pris acte des informations reçues.

X. Ordre du jour provisoire de la soixante-treizième session

41. Le Groupe de travail a noté que sa soixante-treizième session se tiendrait à Genève du 18 septembre 2012 à 9 h 30 au 20 septembre 2012 à 17 h 30.

Annexe I

Liste des documents sans cote examinés pendant la session

Liste des documents (GRRF-72-...) distribués sans cote pendant la session (anglais seulement)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
1	(CLEPA/CLCCR/OICA) Vehicle stability function, footnote 12	(e)
2	(CLEPA/OICA) Test conditions concerning regenerative braking systems (RBS)	(c)
3	(OICA) Braking system changes -> inform the original type approval owner	(e)
4	(OICA) Type 4 spare unit may perform at 80 or 120 km/h	(a)
5 Rev.1	(Spain/FEMFM) chemically and physically identical brake and drum brake linings need not to be tested	(e)
6	(Chair) Running order for GRRF 72	(f)
7	(Denmark) Revised proposal of ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 - improving brake distribution between truck and trailer of heavy vehicle combinations at everyday low decelerations	(e)
8	(Chair Informal Group) Report by the Alternative Method Electronic Vehicle Stability Control (AMEVSC) Informal Working Group	(f)
9	(EC) L-category vehicle EU type-approval legislation. Obligatory fitting of advanced brake systems	(f)
10	(ETRTO) harmonized definitions/marketing requirements for snow tyres to Regulation No. 117, (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13)	(a)
11	(ETRTO) harmonized definitions/marketing requirements for snow tyres to Regulation No. 117 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14)	(a)
12	(ETRTO) Harmonization of French version to English/Russian	(a)
13	(Informal Group on Snow Tyres) Snow tyres	(c/b)
14	(Japan) Information on introduction for AEBS	(f)
15	(CLEPA) Proposal for the addition of a «Bedding in» procedure	(a)
16	(India) Comments on the GTR for Passenger Vehicle Tyres	(f)
17	(CLEPA) Proposal for amendments to Reg. No 13	(e)
18	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Semi trailer braking	(f)
19	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Compatibility	(f)
20	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Side by side comparison	(f)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
21	(CLEPA/CLCCR/OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12 / GRRF-72-7; Test points	(f)
22	(OICA) Comments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/2	(e)
23	(IG Tyre GTR) Draft proposal for the Tyre GTR	(e)
24	(France/UK/ETRTO) Modifications to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5	(c/a)
25	(NHTSA) Presentation on motorcycle Antilock Braking Systems and crash risk. Estimated from case-control comparisons	(f)
26	(Denmark) Presentation for ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/12: Improved HGV brake compatibility	(f)
27	(CLEPA/OICA) Revision 2 of ECE/TRANS/WP.29/2011/35/Rev.1	(a)
28	(Germany) Explanation to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11	(f)
29	(Chair) Explanations for the transitional provisions of Regulation No. 13H	(f)
30	(Russian Federation) Explanations for the transitional provisions of Regulation No. 13H	(f)
31	(Secretariat) Summary of decisions on documents (This document)	(f)

Réexamen de documents informels présentés à des sessions antérieures du GRRF ou d'autres groupes de travail (anglais seulement)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée</i>
WP.29-155-19	(CLEPA) R13 - Observations to the proposal from the European Union: "Vehicle manufacturer"	(f)
GRRF-71-05	Changes for Class T definition, position of remote indicators, Av	(c/e)
GRRF-71-07	Innovative devices	(f)
GRRF-71-11	(ETRTO) R117 – Presentation for ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29	(f)
GRRF-71-13	(ETRTO) R106 – Presentation for ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/31	(f)
GRRF-71-24	(OICA) - introduce AEBS on vehicles equipped with rigid rear axle suspension	(f)
GRRF-71-30	(Note by Secretariat) Additional adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/2011/93	(f)

Notes:

- a) Adopté sans modifications et soumis au WP.29 pour examen.
- b) Adopté avec modifications et soumis au WP.29 pour examen.
- c) À réexaminer sous une cote officielle.
- d) À conserver comme document de référence/examen à poursuivre.
- e) Une version révisée sera présentée à la prochaine session.
- f) Examen achevé/à remplacer.
- g) Retiré.

Annexe II

Projets d'amendements au Règlement n° 13-H

Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/35/Rev.1 tel qu'il est reproduit ci-après (voir par. 12).

Paragraphe 5.2.20.1, modifier comme suit:

«5.2.20.1 **Lorsque le frein de stationnement est desserré, le frein de service doit pouvoir satisfaire aux conditions suivantes:**

a) **Une fois la commande de contact en position “Marche”, produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle requise lors de l'essai de type 0 (mesure de l'efficacité du freinage de service) visé au paragraphe 2.1 de l'annexe 3 au présent Règlement,**

b) **Dans les premières 60 secondes suivant le passage de la commande de contact en position “Arrêt” ou “Verrouillé” et/ou le retrait de la clef de contact, le fait de freiner trois fois doit produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle qui est requise lors de l'essai de type 0 (mesure de l'efficacité du freinage de service) visé au paragraphe 2.1 de l'annexe 3 au présent Règlement, et**

c) **À l'issue de la durée susmentionnée ou dès le quatrième freinage intervenu au cours des 60 premières secondes, le premier de ces deux états étant déterminant, produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle requise lors de l'essai de type 0 (mesure de l'efficacité du freinage de secours) visé au paragraphe 2.2 de l'annexe 3 au présent Règlement.**

Il est entendu qu'il reste suffisamment d'énergie dans la transmission d'énergie du frein de service».

Annexe III

Projets d'amendements au Règlement n° 30

Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13 tel qu'il est reproduit ci-après (voir par. 26).

Paragraphe 2.1.3, modifier comme suit:

«2.1.3 La catégorie d'utilisation **pneumatique ordinaire**, pneumatique neige, **pneumatique à usage spécial** ou **pneumatique à usage temporaire**);».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.2, libellé comme suit:

«**2.2** **“Pneumatique ordinaire”**, un pneumatique destiné à un usage ordinaire sur route».

Le paragraphe 2.2 (ancien) devient le paragraphe 2.3 et est modifié comme suit:

«**2.3** **“Pneumatique neige”**, un pneumatique dont les sculptures, **la composition de la bande de roulement** ou la structure sont essentiellement conçues pour **obtenir sur la neige** un comportement meilleur que celui d'un **pneumatique ordinaire**, **en ce qui concerne la capacité de démarrage ou de déplacement du véhicule**.».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.4, libellé comme suit:

«**2.4** **“Pneumatique à usage spécial”**, un pneumatique destiné à un usage mixte, tant sur route qu'en tout-terrain, ou à une tâche spéciale. Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour amorcer et maintenir le mouvement du véhicule en tout-terrain.».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.4.1, libellé comme suit:

«**2.4.1** **“Pneumatique tout-terrain professionnel”**, un pneumatique spécial principalement conçu pour une utilisation en conditions tout-terrain difficiles».

Les paragraphes 2.3 à 2.3.3 (anciens) deviennent les paragraphes 2.5 à 2.5.3.

Le paragraphe 2.3.4 devient le paragraphe 2.5.4 et est modifié comme suit:

«**2.5.4** **“Renforcé”** ou **“pour fortes charges”**, une structure pneumatique **conçue pour transporter** une charge plus forte à une pression de gonflage plus élevée que la charge transportée par le pneumatique courant correspondant, **à la pression de gonflage courante qui est définie dans la norme ISO 4000-1:2010**;».

Les paragraphes 2.3.5 à 2.3.7 deviennent les paragraphes 2.5.5 à 2.5.7.

Les paragraphes 2.4 à 2.10.1 (anciens) deviennent les paragraphes 2.6 à 2.12.1.

Le paragraphe 2.11 (ancien) devient le paragraphe 2.13, modifié comme suit:

«**2.13** **“Rainures de la sculpture de la bande de roulement”**, l'espace entre deux nervures ou deux pavés adjacents de la sculpture $\underline{2}$;».

Les paragraphes 2.12 à 2.30 (anciens) deviennent les paragraphes 2.14 à 2.32.

Le paragraphe 2.30.1 (ancien) devient le paragraphe 2.32.1 et est modifié comme suit:

- «2.32.1 “Rainures principales”, les larges rainures **circulaires** situées au centre de la bande de roulement, **à la base** desquelles sont placés les indicateurs d’usure».

Ajouter le paragraphe 2.33, libellé comme suit:

- «2.33 **“Rapport rainures/parties pleines”, le rapport entre l’aire des vides dans une surface de référence et l’aire de cette surface calculée d’après les plans du moule.**».

Les paragraphes 2.31 à 2.35 (anciens) deviennent les paragraphes 2.34 à 2.38.

Paragraphe 3.1.2, modifier comme suit*:

- «3.1.2 La désignation de la dimension du pneumatique ~~telle que définie au paragraphe 2.17 du présent Règlement;~~».

Paragraphe 3.1.4, modifier comme suit*:

- «3.1.4 L’indication du symbole correspondant à la catégorie de vitesse à laquelle appartient le pneumatique ~~par le symbole indiqué au paragraphe 2.29 ci-dessus;~~».

Paragraphe 3.1.5, modifier comme suit:

- «3.1.5 Les lettres M+S ou M.S. ou M&S **si le pneumatique est classé dans la catégorie “pneumatique neige”**».

Ajouter un nouveau paragraphe 3.1.7, libellé comme suit:

- «3.1.7 **L’inscription “ET” et/ou “POR” si le pneumatique est classé dans la catégorie “usage spécial”.**
ET signifie “Extra Tread” (bande de roulement spéciale) et POR “Professional Off-Road” (tout-terrain professionnel).».

Le paragraphe 3.1.6 (ancien) devient le paragraphe 3.1.8 et est modifié comme suit*:

- «3.1.8 L’indice de capacité de charge ~~tel que défini au paragraphe 2.28 du présent Règlement;~~».

Les paragraphes 3.1.7 à 3.1.9 (anciens) deviennent les paragraphes 3.1.9 à 3.1.11.

Le paragraphe 3.1.10 (ancien) devient le paragraphe 3.1.12 et est modifié comme suit:

- «3.1.12 Dans le cas de pneumatiques homologués pour la première fois après l’entrée en vigueur du Complément 13 à la série 02 d’amendements au Règlement n° 30, le symbole d’identification visé au paragraphe 2.19.1.5 doit être placé immédiatement après l’indication du diamètre de la jante telle que définie au paragraphe 2.19.1.3.».

Les paragraphes 3.1.11 et 3.1.12 (anciens) deviennent les paragraphes 3.1.14 et 3.1.15.

Paragraphe 4.1.1, modifier comme suit*:

- «4.1.1 La désignation de la dimension du pneumatique ~~telle qu’elle est définie au paragraphe 2.17 du présent Règlement;~~».

* Note du secrétariat: Ce paragraphe doit être modifié à la suite de l’introduction des nouveaux paragraphes 2.2 et 2.4. Il est proposé de supprimer ce renvoi superflu.

Paragraphe 4.1.3, modifier comme suit:

«4.1.3 La catégorie d'utilisation (**pneumatique ordinaire**, pneumatique **neige**, pneumatique à **usage spécial** ou pneumatique à usage temporaire);».

Paragraphe 4.1.14, modifier comme suit:

«4.1.14 Le coefficient x mentionné au paragraphe 2.22 ci-dessus.».

Paragraphe 6.3, modifier comme suit:

«6.3 Sculptures de la bande de roulement

6.3.1 Pour être classé dans la catégorie “pneumatique pour utilisation spéciale”, un pneumatique doit avoir un profil de la bande de roulement comportant des éléments-blocs plus gros et plus espacés que pour un pneumatique ordinaire, et remplissant les conditions suivantes:

- i) Une profondeur des sculptures ≥ 11 mm;**
- ii) Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %.**

6.3.2 Pour être classé dans la catégorie “pneumatique tout-terrain professionnel”, un pneumatique doit répondre aux caractéristiques suivantes:

- i) Une profondeur des sculptures ≥ 11 mm;**
- ii) Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %;**
- iii) Un indice de vitesse maximale $\leq Q$.**

Le paragraphe 6.3 (ancien) devient le paragraphe 6.3.3.

Les paragraphes 6.3.1 à 6.3.4 (anciens) deviennent les paragraphes 6.3.3.1 à 6.3.3.4.

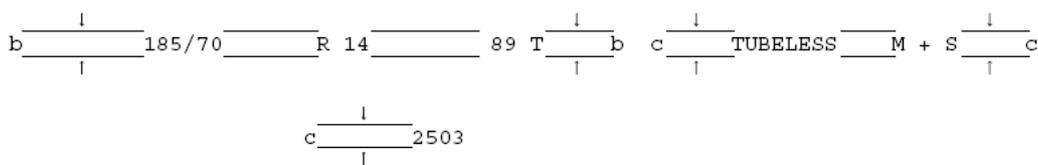
Annexe 1, paragraphe 5.2, modifier comme suit:

«5.2 Catégorie d'utilisation: ordinaire/neige/**spéciale**/temporaire 2/.».

Annexe 3,

Paragraphe 1, modifier comme suit:

«1. Exemple des inscriptions que devront porter les pneumatiques mis sur le marché postérieurement à l'entrée en vigueur du présent Règlement



b = 6 mm (min.)

...».

Paragraphe 3, alinéa c), modifier comme suit:

«3 c) Les inscriptions “TUBELESS”, “REINFORCED”, “M + S”, “**ET**” et “**POR**” peuvent être séparées de la désignation de la dimension.».

Annexe IV

A. Projets d'amendements au Règlement n° 54

Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14 tel qu'il est reproduit ci-après (voir par. 27).

Paragraphe 2.1.3, modifier comme suit:

«2.1.3 Catégorie d'utilisation (**pneumatique ordinaire, pneumatique neige, pneumatique à usage spécial**);».

Paragraphe 2.2.1, modifier comme suit:

«2.2.1 “*Pneumatique ordinaire*”, un pneumatique destiné à un usage ordinaire sur route;».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 “***Pneumatique neige***”, un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour obtenir sur la neige un comportement meilleur que celui d'un pneumatique ordinaire, en ce qui concerne la capacité de démarrage ou de déplacement du véhicule.».

Paragraphe 2.2.3, modifier comme suit:

«2.2.3 “***Pneumatique à usage spécial***”, un pneumatique destiné à un usage mixte, tant sur route qu'en tout-terrain, ou à une tâche spéciale. **Ces pneumatiques sont conçus avant tout pour amorcer et maintenir le mouvement du véhicule en tout-terrain.**».

Ajouter un nouveau paragraphe 2.2.3.1, libellé comme suit:

«2.2.3.1 “***Pneumatique tout-terrain professionnel***”, un pneumatique spécial principalement conçu pour une utilisation en conditions tout-terrain difficiles.».

Ajouter plusieurs nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«2.30 “***Rapport rainures/parties pleines***”, le rapport entre l'aire des vides dans une surface de référence et l'aire de cette surface calculée d'après les plans du moule.

2.31 “***Classe de pneumatique***” l'un des groupements suivants:

2.31.1 ***Pneumatiques de la classe C2***: pneumatiques portant un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 ainsi qu'un indice de vitesse égal ou supérieur à “N”;

2.31.2 ***Pneumatiques de la classe C3***: pneumatiques portant:

- a) Un indice de capacité de charge en montage simple égal ou supérieur à 122; ou
- b) Un indice de capacité de charge en montage simple inférieur ou égal à 121 et un symbole de catégorie de vitesse inférieur ou égal à “M”.».

Paragraphe 3.1.5, modifier comme suit:

«3.1.5 Les lettres M+S ou M.S. ou M&S si le pneumatique est classé dans la catégorie “pneumatique neige”.».

Paragraphe 3.1.9, modifier comme suit:

«3.1.9 Dans le cas des pneumatiques retailables, sur chaque flanc, le symbole “Ω” d’au moins 20 mm de diamètre ou le mot “REGROOVABLE”, moulé en creux ou en relief;».

Paragraphe 3.1.12, modifier comme suit:

«3.1.12 L’inscription “MPT” (ou bien “ML” ou “ET”) et/ou “POR” lorsqu’il s’agit d’un pneumatique de la catégorie d’utilisation “spéciale”.

“ET”, “ML”, “MPT” et “POR” signifient respectivement: “Extra Tread”, “Mining and Logging”, “Multi-Purpose Truck”, et “Professional Off-Road; 4».

Ajouter un paragraphe 6.3, libellé comme suit:

«6.3 **Sculptures de la bande de roulement**

6.3.1 **Pour être classé dans la catégorie “pneumatique pour utilisation spéciale”, un pneumatique doit avoir un profil de la bande de roulement comportant des éléments-blocs plus gros et plus espacés que pour un pneumatique ordinaire et remplissant les conditions suivantes:**

Pour les pneumatiques de la classe C2: une profondeur des sculptures ≥ 11 mm et un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %

Pour les pneumatiques de la classe C3: une profondeur des sculptures ≥ 16 mm et un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %

6.3.2 **Pour être classé dans la catégorie “pneu tout-terrain professionnel”, un pneumatique doit répondre aux caractéristiques suivantes:**

a) **Pour les pneumatiques de la classe C2:**

- i) **Une profondeur des sculptures ≥ 11 mm;**
- ii) **Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %;**
- iii) **Un indice de vitesse maximale $\leq Q$;**

b) **Pour les pneumatiques de la classe C3:**

- i) **Une profondeur des sculptures ≥ 16 mm;**
- ii) **Un rapport rainures/parties pleines ≥ 35 %;**
- iii) **Un indice de vitesse maximale $\leq K$.».**

Annexe 1

Paragraphe 5.2, modifier comme suit:

«5.2 Catégorie d’utilisation: ordinaire, **neige**, spécial 2».

Ajouter un nouveau paragraphe 5.4, ainsi conçu:

«5.4 **Classe de pneumatique: C2 / C3 2**».

Les paragraphes 5.4 à 5.5 deviennent les paragraphes 5.5 à 5.6.

Annexe 3, schéma des inscriptions du pneumatique, insérer une nouvelle inscription comme suit:



B. Projet de rectificatif au Règlement n° 54

Le Groupe de travail a adopté le document GRRF-72-12 ayant pour objet d'aligner le texte français du Règlement sur les versions anglaise et russe (voir par. 36).

Paragraphe 2.17.1.3.1, modifier dans la version française la valeur du code de diamètre «22,5» comme suit:

«2.17.1.3.1 ...

Code de diamètre nominal de la jante, symbole "d"	Valeur du symbole "d", exprimée en mm
...	...
14,5	368
16,5	419
17,5	445
19,5	495
20,5	521
22,5	575 572
24,5	622
26	660
28	711
30	762

».

Annexe V

Projets d'amendements au Règlement n° 64

Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/13 tel qu'il est reproduit ci-après (voir par. 35).

Paragraphe 5.1.4.1, modifier comme suit:

«5.1.4.1 Un symbole indiquant que la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h,...

...

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent...».

Paragraphe 5.1.4.1.1, modifier comme suit:

«5.1.4.1.1 Un symbole indiquant que la vitesse maximale autorisée est de 120 km/h, conforme à la figure ci-dessous, doit être apposé de manière permanente sur la face extérieure de la roue en un endroit bien visible.

...

Les majuscules doivent mesurer ... et figurer sur un fond de couleur contrastée.

S'agissant d'un équipement de secours à usage temporaire du type 4, tel qu'il est défini au paragraphe 2.10.4, ce sont soit les dispositions du présent paragraphe soit celles du paragraphe 5.1.4.1 qui s'appliquent, au choix du constructeur du véhicule.».

Annexe VI

Projets d'amendements au Règlement n° 90

Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/3 tel qu'il est reproduit ci-après (voir par. 22).

Paragraphe 4.2.2.2.2, modifier comme suit:

«4.2.2.2.2 Programme d'essai (essai du tambour sous fortes contraintes)

Tableau A11/4.2.2.2.2

Critère d'essai	Essai sous fortes contraintes
Procédure de rodage	200 freinages Vitesse initiale: 60 km/h Vitesse finale: 5 km/h d_m: 1 m/s² et 2 m/s² alternativement Température initiale: ≤200 °C (à partir de la température ambiante) Le rodage peut ne pas être effectué si le demandeur de l'homologation estime qu'il n'est pas nécessaire
Type de freinage	Freinage jusqu'à une vitesse inférieure à 5 km/h
Nombre total de freinages	150
Température initiale du tambour lors de chaque freinage	≤100 °C
Freinages effectués à partir de jusqu'à	60 km/h ≤5 km/h
Couple de freinage tel que soit produite une décélération de	6 m/s ²
Refroidissement (aussi non conforme au paragraphe 3.2.3 de la présente annexe)	Autorisé

».

Annexe VII

A. Projets d'amendements au Règlement n° 117, Document 1

Le Groupe de travail a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/29 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/10 tels qu'amendés ci-après (voir par. 25, 32 et 34).

Annexes de la Table des matières, modifier comme suit:

- «7. Procédure pour l'essai de performances sur la neige **en ce qui concerne les pneumatiques conçus pour des conditions d'enneigement extrêmes**».

Paragraphe 2.5, modifier comme suit:

- «2.5 “*Dimension de pneumatique représentative*” la dimension du pneumatique soumis à l'essai prescrit à l'annexe 3 du présent Règlement en ce qui concerne les émissions de bruit de roulement, ou à l'annexe 5 en ce qui concerne l'adhérence sur sol mouillé, ou à l'annexe 6 en ce qui concerne la résistance au roulement, dans le but d'en vérifier la conformité avec le type homologué, ou à l'annexe 7 en ce qui concerne les performances **dans des conditions d'enneigement extrêmes**».

Paragraphe 2.11, modifier comme suit:

- «2.11 “*Pneumatique neige*” un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour obtenir sur la neige un comportement meilleur que celui d'un pneumatique ordinaire, en ce qui concerne la capacité de démarrage **ou de déplacement** du véhicule».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.11.1, libellé comme suit:

- «2.11.1 “*Pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes*” un pneumatique dont les sculptures, la composition de la bande de roulement ou la structure sont essentiellement conçues pour qu'il puisse être utilisé dans des conditions d'enneigement extrêmes et qui est conforme aux prescriptions du paragraphe 6.4».

Paragraphe 3.1.1, modifier comme suit:

- «3.1.1 Les caractéristiques de performances à évaluer pour le type de pneumatique: “niveau d'émissions de bruit de roulement” et/ou “niveau d'adhérence sur sol mouillé” et/ou “niveau de résistance au roulement”; et “niveau de performances sur la neige” dans le cas de **“pneumatiques conçus pour des conditions d'enneigement extrêmes”**».

Paragraphe 4.2.5, modifier comme suit:

- «4.2.5 L'inscription “TRACTION”¹¹ lorsqu'il s'agit d'un **“pneumatique de traction”**».

Paragraphe 4.2.6, modifier comme suit:

- «4.2.6 L'inscription “M+S” (ou bien “M.S.” ou “M&S”) lorsqu'il s'agit d'un **“pneumatique neige”**».

Ajouter un nouveau paragraphe 4.2.6.1, libellé comme suit:

«**4.2.6.1** Le symbole “montagne et neige” (“montagne à 3 pics avec flocon de neige”, voir annexe 7, appendice 1) peut être ajouté lorsqu’il s’agit d’un “pneumatique pour conditions d’enneigement extrêmes”».

Paragraphe 4.2.7, supprimer.

Le paragraphe 4.2.8 devient le paragraphe 4.2.7.

Paragraphe 6.1.1, tableau, modifier comme suit:

«6.1.1

Niveau 2	
Grosseur nominale du boudin	Limite dB(A)
185 ou inférieure	70
Supérieure à 185 jusqu’à 245	71
Supérieure à 245 jusqu’à 275	72
Supérieure à 275	74
Les limites ci-dessus doivent être accrues d’1 dB(A) dans le cas des “ pneumatique pour conditions d’enneigement extrêmes ”, renforcés (ou pour fortes charges), ou de toute combinaison de ces catégories.	

».

Paragraphe 6.1.2, tableaux, modifier comme suit:

«6.1.2

Niveau 1	
Catégorie d’utilisation	Limite dB(A)
Pneumatique ordinaire	75
Pneumatique neige	77
Pneumatique à usage spécial	78

Niveau 2			
Catégorie d’utilisation		Limite dB(A)	
		Autres	Pneumatiques de traction
Pneumatique ordinaire		72	[73]
Pneumatique neige		72	73
	Pneumatique pour conditions d’enneigement extrêmes	73	75
Pneumatique à usage spécial		74	75

».

Paragraphe 6.1.3, tableaux, modifier comme suit:

«6.1.3

<i>Niveau 1</i>	
<i>Catégorie d'utilisation</i>	<i>Limite dB(A)</i>
Pneumatique ordinaire	76
Pneumatique neige	78
Pneumatique à usage spécial	79

<i>Niveau 2</i>			
<i>Catégorie d'utilisation</i>		<i>Limite dB(A)</i>	
		<i>Autres</i>	<i>Pneumatiques de traction</i>
Pneumatique ordinaire		73	[75]
Pneumatique neige		73	75
	Pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes	74	76
Pneumatique à usage spécial		75	77

».

Paragraphe 6.2.1, tableaux, modifier comme suit:

«6.2.1

<i>Catégorie d'utilisation</i>		<i>Indice d'adhérence sur sol mouillé (G)</i>
Pneumatique ordinaire		≥1,1
Pneumatique neige		≥1,1
	“Pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes ” et d'un indice de vitesse R ou supérieur (y compris H) correspondant à une vitesse maximale autorisée supérieure à 160 km/h	≥1,0
	“Pneumatique pour conditions d'enneigement extrêmes ” et d'un indice de vitesse Q ou inférieur (sauf H) correspondant à une vitesse maximale autorisée ne dépassant pas 160 km/h	≥0,9
Pneumatique à usage spécial		Pas défini

».

Paragraphes 6.3.1 et 6.3.2, tableau, modifier comme suit:

- «6.3.1 Les valeurs maximales du coefficient de résistance au roulement pour le niveau 1 ne doivent pas dépasser les limites prescrites ci-dessous (la valeur en N/kN équivaut à la valeur en kg/tonne):

<i>Classe de pneumatique</i>	<i>Valeur max (N/kN)</i>
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0
Les limites ci-dessus doivent être accrues d'1 N/kN pour les "pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes ".	

- 6.3.2 Les valeurs maximales du coefficient de résistance au roulement pour le niveau 2 ne doivent pas dépasser les limites prescrites ci-dessous (la valeur en N/kN équivaut à la valeur en kg/tonne):

<i>Classe de pneumatique</i>	<i>Valeur max (N/kN)</i>
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5
Les limites ci-dessus doivent être accrues d'1 N/kN pour les "pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes ".	

».

Paragraphe 6.4, modifier comme suit:

- «6.4 Pour être inscrit dans la catégorie des **pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes, le pneumatique doit satisfaire aux critères de performance du paragraphe 6.4.1.**

Le pneumatique doit satisfaire à ces critères fondés sur une méthode d'essai **décrite à l'annexe 7** selon laquelle:

...

du pneumatique à contrôler est comparée à celle d'un pneumatique d'essai de référence normalisé.

Les performances relatives sont exprimées par un indice de performances sur la neige».

Annexe 1, paragraphe 14.1, note de bas de page 7, modifier comme suit:

- «⁷ Dans le cas des **pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes**, un procès-verbal d'essai selon **l'appendice 2** à l'annexe 7 doit être soumis».

Annexe 7

Titre, modifier comme suit:

- «Procédure pour l'essai de performances sur la neige **applicable aux pneumatiques pour conditions d'enneigement extrêmes**».

Paragraphe 1, modifier comme suit:

- «1. Définitions spécifiques pour l'essai sur la neige (si différentes des définitions existantes)».

Paragraphe 2, modifier comme suit:

- «2. Méthode de traction pour les pneumatiques des classes C1 et C2 (essai de traction selon le **paragraphe 6.4 b**)».

Appendice 1, modifier comme suit:

- «Au minimum 15 mm de base et 15 mm de hauteur, apposé à côté de l'inscription M+S».

B. Projet d'amendements au Règlement n° 117, Document 2

Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/5 tel qu'il est reproduit ci-dessous (voir par. 33).

Annexe 6

Paragraphe 2.2, modifier comme suit:

«2.2 Jante de mesure (voir appendice 2)

Le pneumatique doit être monté sur une jante de mesure en acier ou en alliage léger, comme suit:

- a) Pour les **pneumatiques de la classe C1**, la largeur de jante doit être celle définie dans la norme ISO 4000-1:2010;
- b) Pour les pneumatiques **des classes C2 et C3**, la largeur de jante doit être celle définie dans la norme ISO 4209-1:2001.

Si la largeur de jante n'est pas définie dans les normes ISO mentionnées ci-dessus, on peut utiliser celle qui est définie par l'une des organisations de normalisation comme spécifié à l'appendice 4.».

Appendice 1, paragraphe 2.1, modifier comme suit:

«2.1 Largeur

Pour les jantes de pneumatiques de la classe C1, la largeur de jante d'essai doit être identique à la largeur de jante définie en priorité dans la norme ISO 4000-1:2010 clause 6.2.2.

Pour les jantes de pneumatiques pour camions et autobus des classes C2 et C3, la largeur de jante d'essai doit être identique à la largeur de jante définie en priorité dans la norme ISO 4209-1:2001, clause 5.1.3.

Si la largeur de jante n'est pas définie dans les normes ISO mentionnées ci-dessus, on peut utiliser celle qui est définie par l'une des organisations de normalisation comme spécifié à l'appendice 4.».

Appendice 1, paragraphe 5, dans le tableau des tolérances relatives à la force sur l'axe de la roue et au couple d'entrée, modifier comme suit:

«

force sur l'axe de la roue	+/-0,5 N ou +/-0,5 % (a)	+/-1,0 N ou +/-0,5 % (a)
couple d'entrée	+/-0,5 Nm ou +/-0,5 % (a)	+/-1,0 Nm ou +/-0,5 % (a)

».

Ajouter un appendice 4, ainsi conçu:

«Appendice 4 – ORGANISATIONS DE NORMALISATION DES PNEUMATIQUES

- Tire and Rim Association, Inc. (TRA)
- Association technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO)
- Association des fabricants japonais de pneumatiques pour automobiles (JATMA)
- Tyre and Rim Association of Australia (TRAA)

- South Africa Bureau of Standards (SABS)
- Association chinoise de normalisation (CAS)
- Indian Tyre Technical Advisory Committee (ITTAC)
- Organisation internationale de normalisation (ISO)».

Annexe VIII

Mandat du groupe informel des attelages automatiques (ACV)

A. Introduction

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a décidé de créer un groupe d'experts intéressés, chargé d'établir des prescriptions supplémentaires auxquelles doivent satisfaire les signaux relatifs au freinage émis entre véhicules tracteurs et véhicules tractés.
2. En vertu des dispositions du Règlement n° 13, les signaux relatifs au freinage émis par le véhicule tracteur en direction du véhicule tracté doivent être transmis au moyen du connecteur normalisé prescrit dans la norme ISO 7638. Or cela n'est pas possible lorsqu'un dispositif d'attelage automatique est utilisé.

B. Objectifs

3. Les objectifs du groupe informel des attelages automatiques sont les suivants:
 - a) Envisager, en étudiant la question de manière approfondie, l'élaboration d'une version modifiée du Règlement n° 13 portant sur les signaux relatifs au freinage émis entre véhicules tracteurs et véhicules tractés, en tenant compte des nouvelles technologies, déjà appliquées ou sur le point de l'être, et dans le cadre des dispositifs d'attelage automatiques, des ensembles modulaires de véhicules (trains routiers) et des systèmes entièrement intégrés d'ensembles de véhicules;
 - b) Appliquer les directives énoncées dans le document ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.1;
 - c) Établir, pour ce Règlement, des prescriptions fondées sur les textes existants dans le domaine du freinage, mais, tout en fixant des limites réalistes, viser à ce que des normes plus rigoureuses soient acceptées. Ces prescriptions doivent être cohérentes, mais doivent demeurer réalisables, sur le plan pratique, par différentes organisations dans différents pays. Tout doit être fait pour assurer que le texte ainsi rédigé puisse être compris par des usagers qui ne sont pas des experts chevronnés de l'élaboration des règlements relatifs au freinage;
 - d) Prendre en compte les véhicules des catégories N1, N2, N3, O3 et O4;
 - e) Étudier, en premier lieu, les prescriptions supplémentaires relatives aux dispositifs d'attelage automatiques pour les véhicules des catégories N1, N2, N3, O3 et O4. Le groupe peut ensuite étudier également la question des prescriptions supplémentaires applicables aux ensembles modulaires de véhicules et aux systèmes entièrement intégrés de commande d'ensembles de véhicules;
 - f) Rédiger un amendement au Règlement n° 55 dans lequel serait proposée une nouvelle définition de l'attelage au moyen d'un dispositif d'attelage automatique.

C. Règlement intérieur

4. Le groupe de travail informel relève du GRRF et il est ouvert à tous ses participants.
5. Le groupe informel est dirigé par un président et un secrétaire.
6. La langue officielle du groupe de travail informel est l'anglais.
7. L'ordre du jour et les documents connexes doivent être distribués à tous les membres du groupe de travail informel avant chacune des réunions prévues.
8. Les décisions se prennent par consensus. Faute de consensus, le Président du groupe présente les différents points de vue au GRRF dont il peut, le cas échéant, solliciter l'avis.
9. Il est rendu compte régulièrement au GRRF de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel, si possible sous la forme d'un document informel présenté par le Président ou son représentant.
10. Tous les documents de travail sont distribués sous forme électronique. Les documents de séance sont mis à la disposition du secrétariat de la CEE afin d'être affichés sur le site Web du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

D. Plan de travail et calendrier

11. Le groupe informel prévoit de soumettre au GRRF, à sa session de septembre 2012, sa proposition sous forme de document informel, et à sa session de février 2013, sa proposition finale, sous forme de document officiel.

Annexe IX

Groupes informels relevant du GRRF

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
RTM sur les pneumatiques	M. I. Yarnold (Royaume-Uni) 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
Systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte de franchissement de ligne (AEBS/LDW)	M. J. Renders (CE) 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
Étude d'une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC)	M. M. Loccufier (Belgique) Téléphone: +32 2-2773578 Télécopieur: +32 2-2774021 Courriel: michel.loccufier@mobilite.fgov.be	M. P. Jennison (CLEPA) Téléphone: +49 893-5472131 Télécopieur: +49 893-5472535 Courriel: paul.jennison@knorr-bremse.com
Signaux entre véhicules relatifs au freinage (BRSBV)	M. A. Gunneriusson Téléphone: +46 243 755 48 Télécopieur: +46 243 750 89 Courriel: anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se	M ^{me} Annie Luchie (CLCCR) Téléphone: +32 2 706 79 72 Télécopieur: +32 2 706 79 76 Courriel: annie.luchie@agoria.be