


**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-quatorzième session**

Genève, 19-22 février 2013

**Rapport du Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage sur sa soixante-quatorzième session  
(19-22 février 2013)**

## 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 avancés de freinage d'urgence (point 2 de l'ordre du jour).....	3	3
IV. Règlements n <sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour).....	4–16	4
A. Contrôle électronique de stabilité (ESC).....	4–6	4
B. Attelages automatiques (ACV).....	7	4
C. Formulation plus précise des dispositions.....	8–10	5
D. Symboles relatifs au freinage dans le Règlement n <sup>o</sup> 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) ...	11–12	5
E. Autres questions.....	13–16	6
V. Règlement n <sup>o</sup> 55 (Pièces mécaniques d'attelage) (point 4 de l'ordre du jour).....	17	7
VI. Freinage des motocycles (point 5 de l'ordre du jour).....	18–19	7
A. Règlement n <sup>o</sup> 78.....	18	7
B. Règlement technique mondial n <sup>o</sup> 3.....	19	8
VII. Règlement n <sup>o</sup> 90 (Garnitures de frein de rechange) (point 6 de l'ordre du jour).....	20	8

VIII.	Pneumatiques (point 7 de l'ordre du jour) .....	21–27	8
A.	Règlement technique mondial sur les pneumatiques .....	21–23	8
B.	Règlement n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence) .....	24–25	9
C.	Autres questions .....	26–27	10
IX.	Systèmes de transport intelligents (STI) (point 8 de l'ordre du jour).....	28	10
X.	Règlement n° 79 (point 9 de l'ordre du jour) .....	29–31	10
A.	Règlement n° 79 .....	29–30	10
B.	Système de maintien dans la voie (LKAS) et systèmes d'aide au stationnement .....	31	11
XI.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 10 de l'ordre du jour).....	32–35	11
XII.	Accord de 1997 .....	36	12
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	37–39	12
A.	Rapport de la 158 <sup>e</sup> session du WP.29 (novembre 2012).....	37	12
B.	Toute autre question .....	38–39	12
XIV.	Ordre du jour provisoire annoté de la soixante-quinzième session .....	40	12
Annexes			
I.	Liste des documents informels examinés pendant la session.....		14
II.	Proposition de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° [130] sur les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS).....		18
III.	Précisions concernant l'utilisation des procès-verbaux d'essai (Règlement n° 13).....		20
IV.	Proposition de rectificatif 3 à la révision 2 du Règlement n° 13-H.....		21
V.	Mandat et Règlement intérieur du groupe informel du GRRF chargé de la révision du Règlement n° 55 .....		22
VI.	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19 .....		24
VII.	Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9 .....		27
VIII.	Proposition qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16 .....		29
IX.	Groupes informels relevant du GRRF.....		31

## I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-quatorzième session du 19 au 22 février 2013 à Genève, sous la présidence de M. B. Frost (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, ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 et Amend.2): Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, 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 (ONG) 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), Imported Tyre Manufacturers' Association (ITMA) 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/2013/1; document informel GRRF-74-01.

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/1) ainsi que l'ordre d'examen des points à considérer, présenté dans le document informel GRRF-74-01, avec les modifications suivantes. La liste des documents informels distribués pendant la session figure à l'annexe I du présent rapport.

Correction de références à des documents pour le point 7 b):

*Remplacer* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/9 *par* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9.

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

*Documents:* Documents informels GRRF-74-17, GRRF-74-20 et GRRF-74-21.

3. L'expert de la CE, qui préside le groupe informel des systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS), a rendu compte de l'état d'avancement des travaux. Il a présenté le document GRRF-74-17 élaboré par le groupe informel et portant modification du document ECE/TRANS/WP.29/2011/93. Le Japon a retiré les documents informels GRRF 74-20 et GRRF-74-21. Le Groupe de travail a adopté la proposition du groupe informel, telle qu'elle est reproduite à l'annexe II, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, en tant que projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° [130]. Le Groupe de travail, notant que le groupe informel avait mené à bien ses travaux, a salué le travail accompli par ses experts.

## IV. Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour)

### A. Contrôle électronique de stabilité (ESC)

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/10; documents informels GRRF-74-06 et GRRF-74-07.

4. Le président du groupe de travail informel chargé d'étudier une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité des véhicules (AMEVSC) a rendu compte des progrès réalisés par le groupe en ce qui concerne l'utilisation des procès-verbaux d'essai, par exemple conformément à diverses annexes du Règlement ONU n<sup>o</sup> 13. Il a présenté le document informel GRRF-74-07, qui rend compte du travail accompli et des conclusions du groupe sur les droits et obligations applicables en cas d'utilisation d'une procédure d'établissement de procès-verbaux d'essai (par exemple, telle que définie à l'annexe 19 du Règlement n<sup>o</sup> 13) liée à l'Accord de 1958. Le Groupe de travail a approuvé ces conclusions, dont on trouvera un résumé, sous la forme d'un tableau, à l'annexe III du présent rapport.

5. Le secrétaire du groupe de travail informel (AMEVSC) a présenté le document informel GRRF-74-06 relatif à l'utilisation d'un outil de simulation comme autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité des véhicules, qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/10, en particulier sa partie justification. Le Groupe de travail a adopté la proposition en question telle que modifiée ci-dessous. Il a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, dans le cadre de l'examen du projet de complément 10 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13.

*Annexe 21, appendice 1, paragraphe 1.4, modifier comme suit:*

«1.4 Le logiciel de simulation doit rester disponible dans la version utilisée durant une période de dix **ans au minimum à compter de la date de l'homologation du véhicule.**».

*Annexe 21, appendice 2, note de bas de page 1, modifier comme suit:*

«<sup>1</sup> ~~Les paramètres qui ne sont pas pris en compte ont~~ **Le fait de ne pas prendre en compte certains paramètres** a pour effet de limiter l'usage de l'outil de simulation.».

6. Le Groupe de travail, notant que le groupe informel avait mené à bien ses travaux, a salué le travail accompli par ses experts.

### B. Attelages automatiques (ACV)

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/2; documents informels GRRF-74-22, GRRF-74-23 et GRRF-74-42.

7. L'expert de la Suède, qui préside le groupe informel des attelages automatiques (ACV), a rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe (GRRF-74-42). Il a présenté la proposition la plus récente du groupe (GRRF-74-22) qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/2 et vise à ajouter des dispositions relatives à l'ACV. Il a indiqué que le groupe informel avait mis à jour la proposition précédente (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/2), en tenant compte des préoccupations du Groupe de travail au sujet de l'interopérabilité et de la sécurité des systèmes en question

(GRRF-74-23). Il a ajouté qu'il restait encore à faire et a sollicité l'avis du Groupe de travail sur la question de savoir si la norme ISO pertinente devait être mentionnée ou reproduite dans le Règlement. Le Président du Groupe de travail a proposé de donner suite à cette question après la session du WP.29 de mars 2013. Ce point serait examiné de nouveau lors de la session du Groupe de travail de septembre 2013, à la lumière d'une proposition révisée que soumettrait le groupe des attelages automatiques en temps voulu.

### C. Formulation plus précise des dispositions

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/21; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/3; documents informels GRRF-74-13 et GRRF-74-33.

8. Le Président a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/11, qui vise à autoriser l'utilisation d'une transmission électrohydraulique pour les systèmes de freinage à commande électrique. L'expert de l'Allemagne a rendu compte de l'état d'avancement des travaux. Il a ajouté qu'il se pouvait qu'une version révisée de la proposition soit soumise pour examen à la session du Groupe de travail de septembre 2013. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session suivante et de conserver le document à titre de référence.

9. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/3, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34 et apporte des éclaircissements s'agissant de la mention du Règlement n° 10 dans les Règlements n°s 13 et 13-H. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRRF-74-13, dans lequel il est proposé d'apporter des modifications analogues aux Règlements n°s 13 et 13-H, mais aussi de modifier les Règlements n°s 79 et 89 ainsi que le nouveau Règlement sur les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) et les systèmes d'avertissement de franchissement de ligne (LDWS). À la suite du débat, l'expert de la Fédération de Russie a retiré le document informel GRRF-74-33. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer le document informel GRRF-74-13 à sa prochaine session, sous une cote officielle.

10. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/21, dans lequel il est proposé de ne plus exiger de l'autorité d'homologation de type qu'elle signe le procès-verbal d'essai, comme cela est prévu à l'annexe 12 du Règlement n° 13. Le Groupe de travail a adopté ce document et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, dans le cadre de l'examen du projet de complément 10 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir par. 5).

### D. 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-74-15, GRRF-74-16, GRRF-74-32 et GRRF-74-39.

11. L'expert de l'Italie a présenté le document informel GRRF-74-15, dans lequel il est rappelé que le paragraphe 12.5 a été supprimé de la révision 2 du Règlement n° 13-H de manière involontaire et il est proposé de le réintroduire. Le Groupe de travail a accepté cette proposition et demandé au secrétariat de la soumettre, telle qu'elle est reproduite à l'annexe IV du présent rapport, au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, en tant que projet de rectificatif 3 à la révision 2 du Règlement n° 13-H.

12. Le Président a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/2012/30 établi par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), dans lequel il est proposé de supprimer les prescriptions concernant les témoins de fonctionnement de l'ESC des Règlements ONU n<sup>os</sup> 13 et 13-H et d'ajouter ces prescriptions dans le Règlement ONU n<sup>o</sup> 121. Lors de sa dernière session, le Groupe de travail a approuvé cette proposition et décidé de supprimer les dispositions transitoires des Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/14). L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRRF-74-16, dans lequel il est proposé de réviser les dispositions transitoires à la lumière des directives correspondantes du WP.29. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRRF-74-39, dans lequel il est proposé de réviser les dispositions transitoires toujours en vigueur et de supprimer les dispositions transitoires obsolètes. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel GRRF-74-32 qui actualise le document informel GRRF-74-16. L'expert du Royaume-Uni s'est porté volontaire pour organiser une réunion spéciale dont le but serait d'élaborer, pour la prochaine session du Groupe de travail, un document officiel fondé sur les documents informels GRRF-74-32 et GRRF-74-39. L'expert des Pays-Bas a réclamé la présence du secrétariat aux fins de l'orientation des travaux sur cette question.

## E. Autres questions

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16; documents informels GRRF-74-02, GRRF-74-11, GRRF-74-14 et GRRF-74-31.

13. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRRF-74-11, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16, qui vise à aligner le Règlement n<sup>o</sup> 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 demandé au secrétariat de soumettre la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe VIII au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, dans le cadre de l'examen du projet de complément 10 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13 et du projet de complément 15 à la série 00 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13-H.

14. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel GRRF-74-02, dans lequel il est proposé d'apporter une correction à la version russe du Règlement n<sup>o</sup> 13. Le Groupe de travail a adopté cette proposition telle qu'elle est reproduite ci-dessous et chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, en tant que projet de rectificatif 4 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13 (version russe uniquement).

*Paragraphe 5.2.1.33 (version russe uniquement), modifier comme suit:*

«5.2.1.33 Транспортные средства категории N<sub>1</sub>, имеющие не более трех осей, могут быть оснащены функцией обеспечения устойчивости...».

15. L'expert des Pays-Bas a présenté le document informel GRRF-74-14, dans lequel il est proposé de modifier le Règlement n<sup>o</sup> 13. Le Groupe de travail a adopté cette proposition telle qu'elle est reproduite ci-dessous et chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, dans le cadre de l'examen du projet de complément 10 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13 (voir par. 10).

*Annexe 10, paragraphe 4.1.2, modifier comme suit:*

«4.1.2 Il n'est pas impératif de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.1.1 dans le cas où une semi-remorque ayant un facteur  $K_c$  inférieur à 0,95 répond au moins aux performances de freinage prescrites au paragraphe 3.1.2.1 ou 3.1.3.1, selon le cas, de l'annexe 4 au présent Règlement.».

16. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRRF-74-31, dans lequel il est proposé d'apporter des corrections et des précisions au Règlement n° 13. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer la proposition à sa session de septembre 2013, sur la base d'un document officiel que l'expert de la CLEPA s'est dit prêt à établir.

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

*Documents:* Documents informels GRRF-74-24, GRRF-74-25 et GRRF-74-26.

17. Le président du Groupe informel chargé de la révision du Règlement n° 55 a présenté les documents informels GRRF-74-24, GRRF-74-25 et GRRF-74-26. Le Groupe de travail a noté que le groupe informel avait l'intention d'élaborer deux propositions; il a approuvé son mandat et son Règlement intérieur tels qu'ils sont reproduits à l'annexe V. Cependant, le groupe informel a été invité à fournir au GRRF des éclaircissements sur la portée de la deuxième proposition qui lui serait soumise pour examen. Le Groupe de travail (GRRF) comptait examiner la première proposition du groupe informel sous une cote officielle à sa prochaine session en septembre 2013.

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

### **A. Règlement n° 78**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/7; documents informels GRRF-73-10, GRRF-74-34 et GRRF-74-35.

18. L'expert de l'IMMA a présenté le document GRRF-74-35, qui annule et remplace le document informel GRRF-73-10, dans lequel il est proposé de clarifier certaines dispositions et de simplifier les procédures d'essai définies dans le Règlement n° 78. La proposition a fait l'objet de plusieurs commentaires, y compris sous la forme du document informel GRRF-74-34, présenté par l'expert de l'Inde. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer la proposition de l'IMMA sur la base d'un document officiel actualisé tenant compte des observations reçues. L'expert de l'IMMA s'est proposé d'élaborer le document et de le soumettre au secrétariat en temps voulu. L'expert de l'IMMA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/7, à savoir une proposition visant à modifier certaines prescriptions du Règlement n° 78. Le Groupe de travail a estimé que l'objet de la proposition méritait d'être précisé et qu'il convenait d'étoffer la justification. L'expert de l'IMMA a accepté de modifier le document conformément aux observations reçues et de le soumettre au Groupe de travail pour qu'il l'examine à sa session de septembre 2013.

## **B. Règlement technique mondial n° 3**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/8; documents informels GRRF-73-11 et GRRF-74-36.

19. L'expert de l'IMMA a présenté le document informel GRRF-74-36, qui annule et remplace le document GRRF-73-11 et vise à apporter des modifications semblables à celles proposées pour le Règlement n° 78. Le Président a fait observer qu'il était nécessaire qu'une Partie contractante se porte auteur de la proposition. L'expert de l'Italie a déclaré son intention de faire savoir avant la session de l'AC.3 suivante si l'Italie parrainerait cet amendement. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer la proposition de l'IMMA sur la base d'un document officiel actualisé tenant compte des diverses observations reçues. L'expert de l'IMMA s'est proposé d'élaborer le document et de le soumettre au secrétariat en temps voulu.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/4; document informel GRRF-74-19.

20. L'expert de la FEMFM a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/4, qui tient compte des observations formulées à la session précédente du Groupe de travail. Il a rappelé l'objet de la proposition et a souligné que les «garnitures de frein assemblées de rechange chimiquement et physiquement identiques» et les «garnitures de frein à tambour de rechange chimiquement et physiquement identiques» ne devaient pas faire de nouveau l'objet d'essais, mais devaient être homologuées sur la base de l'homologation des garnitures d'origine. En pareil cas, le demandeur de l'homologation devrait seulement prouver qu'il fournit les garnitures de frein assemblées et les garnitures de frein à tambour en tant qu'équipements d'origine pour le constructeur du véhicule ou le fabricant des freins pour le ou les modèles spécifiques faisant l'objet de la demande d'homologation, et qu'il produit les pièces dans les mêmes conditions et avec le même système d'assurance-qualité et en obtenant les mêmes résultats que lors des essais relatifs à la conformité de la production effectués pour les pièces d'origine. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRRF-74-19, dans lequel sont exprimées certaines des interrogations que soulève la proposition avancée par la FEMFM. L'expert de l'Espagne a souligné qu'il importait que le Groupe de travail confirme faire sienne la philosophie sous-tendant la proposition faite par la FEMFM. L'expert de la Fédération de Russie a fait observer que la proposition est compatible avec une approche qui est déjà utilisée dans d'autres parties du Règlement n° 90. L'expert de la CLEPA s'est porté volontaire pour organiser une réunion avec l'OICA, la FEMFM ainsi que les Parties contractantes et les ONG intéressées par la question. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la proposition à sa prochaine session.

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

### **A. Règlement technique mondial sur les pneumatiques**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22; documents informels GRRF-74-09 et GRRF-74-38.

21. Le secrétaire du groupe informel du RTM sur les pneumatiques a rendu compte de l'état d'avancement des travaux. Il a présenté la dernière version du texte d'un projet

de GTR (document informel GRRF-74-38) modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22. Le Groupe de travail a examiné le document et est convenu de l'aspect technique de la proposition. Il a fait remarquer que certaines décisions devaient être prises par le WP.29 et l'AC.3. Il a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22, tel qu'il est modifié et reproduit dans le document informel GRRF-74-38, en gardant entre crochets les dispositions relatives à l'«adhérence sur sol mouillé» (par. 3.12). Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre la proposition, telle qu'elle est modifiée ci-dessous, au WP.29 et à l'AC.3 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013 et la mettent aux voix lors de leur session de novembre 2013. Le Groupe de travail a prévu d'examiner au besoin, à sa session de septembre 2013, toute orientation qui aura été formulée.

*Paragraphe 2.58, remplacer ASTM par ASTM International*

*Note de bas de page 1, paragraphe 3.14.1, modifier comme suit:*

<sup>1</sup> Les Parties contractantes qui utilisent des codes de plage de charges supérieurs à E pour les pneumatiques LT peuvent appliquer des prescriptions nationales.

22. L'expert de la France a présenté le document informel GRRF-74-09, dans lequel il est proposé d'établir un rapport de situation concernant l'élaboration d'un RTM sur les pneumatiques. Il s'est dit prêt à établir un rapport actualisé faisant office de rapport final de la phase 1 de l'élaboration du RTM sur les pneumatiques pour le présenter au WP.29 et à l'AC.3 à leur session de juin 2013.

23. Le Groupe de travail, notant que le groupe informel avait mené à bien ses travaux relatifs à la phase 1, a salué le travail accompli par ses experts.

## **B. Règlement n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19; documents informels GRRF-74-04, GRRF-74-08 et GRRF-74-43.

24. L'expert de l'ETRTO a présenté le document informel GRRF-74-04 qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19 relatif à la méthode d'essai des pneus neige de la classe C3. Il a également présenté le document informel GRRF-74-43, dans lequel figurent certains résultats d'essais justifiant la proposition. Le Groupe de travail a adopté cette proposition telle qu'elle est modifiée par l'annexe VI et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, en tant que projet de complément 4 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117.

25. L'expert de l'ETRTO a présenté une proposition conjointe de la France, de la CE et de l'ETRTO (document informel GRRF-74-08) qui modifie le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9 portant sur les modalités d'essai pour l'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques C2 et C3. Le Groupe de travail a adopté cette proposition telle qu'elle est modifiée à l'annexe VII du présent rapport et a demandé à l'ETRTO de lui fournir des données techniques étayant le choix des valeurs limites proposées pour sa prochaine session en septembre 2013. Il a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de novembre 2013, en tant que projet de complément 5 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 117.

## C. Autres questions

*Documents:* Documents informels GRRF-74-03, GRRF-74-27, GRRF-74-28, GRRF-74-29 et GRRF-74-30.

26. L'expert de l'ETRTO a présenté le document informel GRRF-74-03, dans lequel il est proposé d'apporter des modifications mineures au Règlement n° 106. Le Groupe de travail a décidé d'examiner de nouveau la version modifiée d'une proposition pour veiller tout particulièrement à ce que les mentions «CFO» et «CHO» ne deviennent pas des inscriptions obligatoires contrairement à sa première intention. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer la proposition légèrement modifiée et a demandé au secrétariat de la faire distribuer sous une cote officielle à sa session de septembre 2013.

27. L'expert de la CE a présenté le document informel GRRF-74-27 ainsi que plusieurs questionnaires (documents informels GRRF-74-28, GRRF-74-29 et GRRF-74-30) informant le Groupe de travail des activités de l'Union européenne concernant les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques pour camions et autocars. Le Groupe de travail a salué l'initiative de la CE et les efforts qu'elle entreprenait pour faire connaître ses travaux, en toute transparence, à ce stade précoce. L'expert de l'OICA a proposé de fournir les renseignements disponibles, de contacter directement les consultants intervenant dans ces activités et de préciser le calendrier fixé pour la collecte des informations.

## IX. Systèmes de transport intelligents (STI) (point 8 de l'ordre du jour)

*Documents:* Documents informels GRRF-74-12 et WP.29-157-06.

28. Le Président a rappelé que le document WP.29-157-06, portant sur les principes de conception et de commande des systèmes actifs d'aide à la conduite, avait été transmis au Groupe de travail et aux autres organes subsidiaires du WP.29, pour un examen détaillé. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRRF-74-12 dans lequel il est proposé une série d'observations sur la question. Le Groupe de travail a examiné ledit document et a approuvé les observations. Dans le premier paragraphe de la page 3 du document (version anglaise), il a décidé de remplacer «recommended requirements» par «[minimum] [recommended] requirements».

## X. Règlement n° 79 (point 9 de l'ordre du jour)

### A. Règlement n° 79

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/5; document informel GRRF-74-37.

29. L'expert de la CLEPA a présenté, au nom du CLCCR, le document informel GRRF-74-37, qui vise à introduire dans le Règlement n° 79 des dispositions autorisant l'homologation des systèmes permettant de diriger une remorque au moyen de conduites d'alimentation en énergie et de commandes électriques reliant la remorque au véhicule tracteur. La proposition portait principalement sur les accords d'alimentation en énergie et la transmission de données relatives à la commande de direction (échange de données numériques). L'expert des Pays-Bas a proposé d'étendre les travaux aux sources d'alimentations électriques nécessaires pour garantir un bon fonctionnement ainsi qu'un degré de sécurité suffisant. Le Groupe de travail a décidé d'inscrire ce nouveau point à l'ordre du jour de la prochaine session.

30. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/5, dans lequel il est proposé des prescriptions relatives à la vitesse d'essai et à l'efficacité du freinage pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> en cas d'avarie de la source d'énergie alignées sur celles des Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H. Le Groupe de travail a adopté cette proposition et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour qu'ils l'examinent à leur session de juin 2013, en tant que projet de complément 4 à la série 01 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 79.

## **B. Système de maintien dans la voie (LKAS) et systèmes d'aide au stationnement**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/6; documents informels GRRF-74-05, GRRF-74-18, GRRF-74-40 et GRRF-74-41.

31. L'expert du Japon a proposé de mettre en place un groupe informel sur le système de maintien dans la voie et les systèmes d'aide au stationnement (document informel GRRF-74-40) et présenté un projet de mandat (document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/5 et document informel GRRF-74-05). Il a présenté le document informel GRRF-74-41, qui illustre la nécessité de disposer de prescriptions minimales applicables à ces systèmes, lorsque ceux-ci sont montés sur un véhicule. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRRF-74-18, dans lequel la nécessité de disposer d'un Règlement sur ces nouvelles technologies est contestée, au motif que l'annexe 6 du Règlement n<sup>o</sup> 79 porte déjà sur ces systèmes. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer la proposition à sa session de septembre 2013 et a invité le Japon à fournir une justification plus détaillée pour ces systèmes, y compris si possible une analyse coûts-avantages.

## **XI. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 10 de l'ordre du jour)**

*Documents:* Documents informels WP.29-156-21-Rev.1 et GRRF-74-44.

32. L'ambassadeur du Groupe de travail a rappelé les principes de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) et présenté le document informel GRRF-74-44. Il a proposé d'évaluer le tableau dans lequel figurent des questions susceptibles d'intéresser le Groupe de travail. Ce dernier a décidé de faire passer l'ordre de priorité de la question «montage des pneumatiques» de «c)» à «b)».

33. L'expert de l'OICA s'est porté volontaire pour élaborer une proposition de Règlement n<sup>o</sup> 13-H, visant à scinder le présent Règlement en trois parties: système de freinage, système d'aide au freinage et contrôle électronique de stabilité, pour examen à la session du Groupe de travail de septembre 2013.

34. L'expert de l'ETRTO s'est porté volontaire pour élaborer une proposition de nouveau Règlement sur le montage des pneumatiques, pour examen à la session du Groupe de travail de septembre 2013.

35. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'inscrire ces deux questions sous un nouveau point spécial de l'ordre du jour.

## **XII. Accord de 1997**

*Document:* ECE/TRANS/WP.29/2013/32.

36. Le Président a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/2013/32, qui traite de la mise à jour de la Règle n° 2, avait été soumis au Groupe de travail et aux autres organes subsidiaires du WP.29 pour examen approfondi. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2013/32, dans lequel il est proposé d'harmoniser la Règle n° 2 avec les dispositions prévues dans la Directive de l'Union européenne 2010/48/CE, et sollicité la formulation d'observations. Certains experts ont noté que la Directive correspondante de l'Union européenne était encore à l'examen, pour modification. Le Groupe de travail a préféré attendre que ces travaux soient achevés pour éviter une nouvelle mise à jour de la Règle n° 2.

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

### **A. Rapport de la 158<sup>e</sup> session du WP.29 (novembre 2012)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.29/1099.

37. Le secrétariat a rendu compte des faits marquants de la 158<sup>e</sup> session du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1099).

### **B. Toute autre question**

*Document:* Document informel GRRF-74-10.

38. L'expert de l'OICA a présenté une proposition (document informel GRRF-74-10) visant à mettre en œuvre la procédure administrative d'homologation de type appelée «révision». Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question sous une cote officielle.

39. Le Groupe de travail a été informé que MM. Jennison et Sawada ne prendraient plus part au GRRF. Il les a tous deux remerciés de leurs excellentes contributions. Le Groupe de travail a souhaité à M. Jennison une très bonne retraite et à M. Sawada plein succès dans ses nouvelles fonctions.

## **XIV. Ordre du jour provisoire annoté de la soixante-quinzième session**

40. L'ordre du jour ci-après a été adopté pour la soixante-quinzième session du Groupe de travail, qui doit se tenir à Genève du 17 septembre 2013 à 9 h 30 au 19 septembre 2013 à 17 h 30)<sup>1</sup>.

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Systèmes actifs de freinage d'urgence.

---

<sup>1</sup> Le Groupe de travail a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat de la CEE était fixée au 20 juin 2013, douze semaines avant la session.

3. Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage):
  - a) Contrôle électronique de stabilité (ESC);
  - b) Attelages automatiques (ACV);
  - c) Formulation plus précise des dispositions;
  - d) Symboles relatifs au freinage dans le Règlement n<sup>o</sup> 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs);
  - e) Autres questions.
4. Règlement n<sup>o</sup> 55 (Pièces mécaniques d'attelage).
5. Freinage des motocycles:
  - a) Règlement n<sup>o</sup> 78;
  - b) Règlement technique mondial n<sup>o</sup> 3.
6. Règlement n<sup>o</sup> 90 (Garnitures de frein de rechange).
7. Pneumatiques:
  - a) Règlement technique mondial sur les pneumatiques;
  - b) Règlement n<sup>o</sup> 117;
  - c) Autres questions.
8. Systèmes de transport intelligents (STI).
9. Équipement de direction:
  - a) Règlement n<sup>o</sup> 79;
  - b) Système de maintien dans la voie (LKAS) et systèmes d'aide au stationnement.
10. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA):
  - a) Règlement sur le montage des pneumatiques;
  - b) Règlement n<sup>o</sup> 13-H.
11. Accord de 1997.
12. Élection du Bureau.
13. Questions diverses:
  - a) Faits marquants des sessions de mars et juin 2013 du WP.29;
  - b) Toute autre question.

## Annexe I

## Liste des documents informels examinés pendant la session

A. Liste des documents informels (GRRF-74-...) de la session  
(anglais seulement)

N°	(Auteur) Titre	Suite donnée <sup>i</sup>
1	(Secretariat) Running order	(a)
2	(Russian Federation) Proposal to draft Corrigendum to Revision 7 to Regulation No. 13 (Braking on vehicles of categories M, N and O)	(a)
3	(ETRTO) Proposal to draft corrigendum to Regulation No. 106	(c)
4	(ETRTO) Proposal to amend the document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19 to consider comments made during the Working Party on Noise on its fifty-sixth session (Geneva, 3-5 September 2012)	(b)
5	(Secretariat) Correction to the table 1 in ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/6	(d)
6	(AMEVSC) Proposal for Supplement 10 to the 11 series of amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(a)
7	(AMEVSC Chair) Report of GRRF Alternative Method for Electronic Vehicle Stability Control (AMEVSC) Informal Working Group	(f)
8	(EC, France and ETRTO) Proposal for editorial correction to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9	(b)
9	(France) Proposal for the final report on the development of the global technical regulation on Tyres	(e)
10	(OICA) Proposal for amendments to Regulation Nos. 13, 13-H, 30, 54, 55, 79 and 90	(d)
11	(CLEPA and OICA) Proposal for amendments to Regulations Nos. 13 and 13-H (Braking)	(a)
12	(OICA) OICA comments to the draft Design Principles for Control Systems of ADAS (Informal document WP.29-157-06)	(b)
13	(OICA and CLEPA) Reference to Regulation No. 10 in Regulations Nos. 13, 13-H, 79 and 89 and the new Regulations on LDWS and AEBS	(c)
14	(Netherlands) Proposal for draft corrigendum to Regulation No. 13	(b)
15	(Italy) Proposal for Corrigendum 3 to Revision 2 of Regulation No. 13-H	(a)
16	(OICA) Proposal for amendments to Regulations Nos. 13 and 13-H (Brakes of vehicles)	(f)
17	(AEBS and LDWS) Proposal for a Supplement 1 to the 01 Series of amendments to UN Regulation No. [130] (Advanced Emergency Braking Systems)	(b)

N°	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée<sup>3</sup></i>
18	(CLEPA and OICA) CLEPA/OICA comments to Japan proposal to regulate LKAS and PAS	(f)
19	(OICA) OICA comments to FEMFM proposal ECE/TRANS WP.29/GRRF/2013/4 Identical disc/drums – Identical linings	(f)
20	(Japan) Necessity of Collision Warning before Emergency Braking Phase	(f)
21	(Japan) Japanese position for the warning requirements of AEBS	(f)
22	(ACV) Proposed amendment to Regulation No. 13	(e)
23	(ACV) Annex 2 to GRRF-74-22	(f)
24	(R55) Terms of reference and rules of procedure of the GRRF informal group on "Different amendments on ECE Regulation No. 55.01"	(b)
25	(R55) List of proposed amendments to ECE R55 to be presented in GRRF	(b)
26	(R55) Proposal for Amendments to Regulation No. 55	(e)
27	(EC) Study on TPMS for reduction of LCV and HDV fuel consumption and CO <sub>2</sub> emissions	(f)
28	(EC) TPMS Questionnaire, TPMS manufacturers	(f)
29	(EC) TPMS Questionnaire, TYRE manufacturers	(f)
30	(EC) TPMS Questionnaire, VEHICLE manufacturers	(f)
31	(Secretariat) Proposal for amendments and corrections to Regulation No. 13	(e)
32	(Russian Federation) Transitional Provisions to Regulations Nos. 13 & 13H, comments on the GRRF-74-16 by OICA	(e)
33	(Russian Federation) Proposal for correction to the document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/34	(e)
34	(India) Comments from India on GRRF-73-11 and GRRF-73-10 (Reissued for technical reason)	(f)
35	(IMMA) Proposals for amendments to Regulation No. 78 (Reissued for technical reason)	(c)
36	(IMMA) Proposals for amendments to GTR No. 3 (Reissued for technical reason)	(c)
37	(CLCCR) Proposal for amendment to Regulation No. 79	(d)
38	(Tyre GTR) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/22 – Draft Tyre GTR	(b)
39	(The Netherlands) Discussion paper revised transitional provisions to Regulation No. 13 and No. 13-H	(d)
40	(Japan) Formulating the UN Regulation concerning Lane Keeping Assist System (LKAS)	(f)
41	(Japan) Traffic Accidents caused by Lane Departure in Japan	(f)

<i>N°</i>	<i>(Auteur) Titre</i>	<i>Suite donnée<sup>i</sup></i>
42	(ACV Chair) Report of the GRRF informal group on Automated Connections between Vehicles (ACV)	(f)
43	(ETRTO) Tests supporting provisions for the snow test for tyres of category C3	(f)
44	(GRRF Ambassador) Priority of Discussion on Technical Requirements for IWVTA and Draft Report to IWVTA Informal Meeting	(f)
45	(GRRF Ambassador) UN/WP29/GRRF ambassador to UN/IWVTA	(f)
46	(Secretariat) Summary of decisions on documents considered at the 74 <sup>th</sup> session of GRRF and follow-up	--

<sup>i</sup> Notes:

- (a) Approuvé ou adopté sans modifications.
- (b) Approuvé ou adopté avec modifications.
- (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.

## B. 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<sup>i</sup></i>
AEBS-LDW-17-04	(OICA and CLEPA) CLEPA/OICA proposal for AEBS Step 2	(f)
GRRF-72-02	(OICA and CLEPA) Proposal for amendment to Regulation Nos. 13 and 13-H	(f)
GRRF-73-08	(EC and France) Amendments to the 02 series of amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise, wet grip adhesion and rolling resistance)	(f)
GRRF-73-10	(IMMA) Proposal for an amendment to Regulation No. 78 (Uniform provisions concerning the approval of vehicles of categories L <sub>1</sub> , L <sub>2</sub> , L <sub>3</sub> , L <sub>4</sub> and L <sub>5</sub> with regard to braking)	(f)
GRRF-73-11	(IMMA) Proposal for an amendment to GTR No. 3 (Motorcycle Brake Systems)	(f)
GRRF-73-16	(Japan) The necessity of New Regulations for New Technologies regarding R79	(f)
GRRF-73-18	(ETRTO) Wet grip adhesion for C2 & C3 Tyres. Proposal for minimum requirements	(f)
GRRF-73-21	(ETRTO) Wet grip adhesion for C2 & C3 Tyres. Tyre industry position with respect to implementation of new minimum requirements for wet grip on C2 and C3 tyres	(f)
GRRF-73-23	(OICA and CLEPA) Proposal for amendments to Regulation No. 79 (Steering Equipment for vehicles)	(f)
IG R55-01-02	(IG R55) Terms of references: IG R55	(f)
WP.29-156-21 Rev.1	(IWVTA) Proposal for "Candidate items for technical regulations applicable to IWVTA" and "Guideline for GRs to review technical regulations applicable to IWVTA"	(f)
WP.29-157-06	(IG ITS) Draft for Design Principles for Control Systems of ADAS	(f)
WP.29-158-21	(Russian Federation) Proposal for draft amendment of Rule No. 2 on uniform provisions for periodical technical inspections of wheeled vehicles with regard to their roadworthiness.	(d)

<sup>i</sup> Notes:

- (a) Approuvé ou adopté sans modifications.
- (b) Approuvé ou adopté avec modifications.
- (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

### **Proposition de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° [130] sur les systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS)**

*Règlement sur les AEBS, paragraphes 6.4.2.1 et 6.4.2.2, lire:*

«6.4.2.1 Au moins un signal d'avertissement doit être activé dans le délai indiqué dans la colonne B du tableau I de l'annexe 3.

Dans le cas des véhicules visés à la ligne 1 du tableau I de l'annexe 3, le signal doit être tactile ou sonore.

Dans le cas des véhicules visés à la ligne 2 du tableau I de l'annexe 3, le signal doit être tactile, sonore ou lumineux.

6.4.2.2 Au moins deux signaux d'avertissement doivent être activés dans le délai indiqué dans la colonne C du tableau I de l'annexe 3.».

*Paragraphes 6.5.2.1 et 6.5.2.2, lire:*

«6.5.2.1 Au moins un signal d'avertissement tactile ou sonore doit être activé dans le délai indiqué dans la colonne E du tableau I de l'annexe 3.

6.5.2.2 Au moins deux signaux d'avertissement doivent être activés dans le délai indiqué dans la colonne F du tableau I de l'annexe 3.».

## Annexe 3, tableau I, lire:

«

A	B	C	D	E	F	G	H	Ligne
	Cible immobile			Cible en mouvement				
	Délais d'avertissement		Réduction de la vitesse (voir par. 6.4.4)	Délais d'avertissement		Réduction de la vitesse (voir par. 6.5.3)	Vitesse de la cible (voir par. 6.5.1)	
	Au moins 1 signal (voir par. 6.4.2.1)	Au moins 2 signaux (voir par. 6.4.2.2)		Au moins 1 signal (voir par. 6.5.2.1)	Au moins 2 signaux (voir par. 6.5.2.2)			
M <sub>3</sub> <sup>1</sup> , N <sub>2</sub> > 8 t et N <sub>3</sub>	Au plus tard 1,4 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Au plus tard 0,8 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Pas moins de 20 km/h	Au plus tard 1,4 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Au plus tard 0,8 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Pas de choc	12 ± 2 km/h	1
N <sub>2</sub> ≤ 8 t <sup>2, 4</sup> et M <sub>2</sub> <sup>2, 4</sup>	Au plus tard 0,8 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Avant le début de la phase de freinage d'urgence <sup>3</sup>	Pas moins de 10 km/h	Au plus tard 0,8 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Avant le début de la phase de freinage d'urgence <sup>3</sup>	Pas de choc	67 ± 2 km/h <sup>5</sup>	2

## Notes:

<sup>1</sup> Les véhicules de la catégorie M<sub>3</sub> dont le système de freinage est hydraulique doivent satisfaire aux prescriptions de la ligne 2.

<sup>2</sup> Les véhicules dont le système de freinage est pneumatique doivent satisfaire aux prescriptions de la ligne 1.

<sup>3</sup> Le délai doit être précisé par le constructeur au moment de l'homologation de type (annexe 1, par. 15).

<sup>4</sup> Les constructeurs visés par la ligne 2 peuvent choisir d'obtenir une homologation de type pour les valeurs prescrites à la ligne 1; dans ce cas, la conformité avec toutes les valeurs indiquées à la ligne 1 doit être démontrée.

<sup>5</sup> La valeur indiquée pour la vitesse de la cible dans la case H2 devra être réexaminée avant le 1<sup>er</sup> novembre 2021.»

Annexe III

**Précisions concernant l'utilisation des procès-verbaux d'essai  
(Règlement n° 13)**

Document informel [anglais seulement]

<b>AMEVSC-10-10e</b>					
<b>Use of test reports - results of the review by the GRRF AMEVSC of the document resulting from the informal lunchtime meeting held during the 73rd GRRF (19th Sept.)</b>					
			Yes	No	
<b>1</b>	<b>The Approval Authority is responsible when signing a:</b>				
	Vehicle type-approval test report (e.g. braking system):				
	Correctness of content:			Yes	
	Open method (flexibility)			Yes	
	Standardized method (same for all)				No
	Technical Service is accredited			Yes	
	Sub-system test report (e.g. Trailer brake, vehicle stability function)				
	Correctness of content:			Yes	
	Open method (flexibility)			Yes	
	Standardized method (same for all)				No
Technical Service is accredited			Yes		
<b>2</b>	<b>Responsibility of Technical Service when using a sub-system test report:</b>				
	Fully responsible for the content (has the ability to check content)			Yes	
	Limited responsible				No
	No responsibility				No
<b>3</b>	<b>Obligation of the Approval Authority to accept a sub-system test report:</b>				
	<b>Signed by the same Approval Authority:</b>				
	Must accept				No
	May accept			Yes	
	<b>Signed by another Approval Authority:</b>				
	Must accept				No
	May accept			Yes	
	<b>Signed by Technical Service, but not signed by an Approval Authority:</b>				
	Must accept				No
	May accept			Yes	
	<b>Signed by a Technical Service designated by another Approval Authority</b>				
	Must accept				No
	May accept				No
	<b>Technical Service not designated</b>				
Must accept				No	
May accept				No	

Note: yellow highlighting indicates the AMEVSC conclusion. Red text indicates additions

## Annexe IV

### **Proposition de rectificatif 3 à la révision 2 du Règlement n° 13-H**

*Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:*

- «12.5 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continuent d'accorder des homologations aux types de véhicules qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par le complément 6 à la version initiale du présent Règlement.».

## Annexe V

### **Mandat et Règlement intérieur du groupe informel du GRRF chargé de la révision du Règlement n° 55**

#### **A. Introduction**

À la suite des débats tenus lors de la soixante-septième session du Groupe de travail, le WP.29 a été invité à autoriser la mise en place d'un groupe de travail informel chargé de proposer un projet d'amendement au Règlement n° 55.

Cette proposition a été approuvée par le WP.29 à sa 156<sup>e</sup> session (mars 2012) (ECE/TRANS/WP.29/1095, par. 47) dans l'attente de l'adoption du mandat correspondant.

#### **B. Objectifs**

Le groupe de travail informel est chargé d'élaborer des projets d'amendements au Règlement n° 55 s'agissant:

- a) Des corrections et des précisions à apporter;
- b) De la prise en compte des nouvelles technologies;
- c) De l'introduction de dispositions pour les véhicules agricoles;
- d) De la révision de la valeur D et des formules contenant la valeur V.

(On trouvera dans le document informel GRRF-74-25 une liste détaillée des questions à l'étude.)

#### **C. Règlement intérieur**

Le groupe de travail informel relève du GRRF et il est ouvert à tous ses participants ainsi qu'aux autres experts invités par le groupe informel. Un président et un secrétaire sont élus parmi les membres du groupe de travail informel.

La langue officielle du groupe de travail informel est l'anglais.

L'ordre du jour et les documents connexes sont distribués à tous les membres du groupe de travail informel au moins dix jours ouvrables avant chacune des réunions prévues.

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.

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.

Tous les documents de travail sont distribués sous forme électronique. Les documents de séance sont mis à disposition par le secrétaire sur le site Web du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

## **D. Plan de travail et calendrier**

1. Première réunion tenue le 21 juin 2012 à Bonn: confirmation du mandat et du Règlement intérieur, travaux de recherche des experts sur le Règlement n° 55, élection du secrétaire, travaux de recherche effectués au titre des points figurant dans la liste des points à traiter ci-dessus, examen de ces points, y compris leur classement en question «simple» ou «complexe».
2. Présentation du mandat et du Règlement intérieur lors de la soixante-quatorzième session du GRRF (février 2013).
3. Deuxième réunion tenue les 10 et 11 octobre 2012 à Bonn: clôture de la liste, examen des propositions faites, planification plus poussée des travaux, élaboration d'un «document de travail» destiné à être transmis au GRRF.
4. Troisième, quatrième et cinquième réunions (lieu et dates à définir).
5. Le groupe informel soumettra au GRRF une première proposition de corrections d'ensemble (par. B, objectif a)) au cours de l'année 2013. Une deuxième proposition sera soumise au GRRF dans les deux ans compte tenu des objectifs b), c) et d), comme indiqué au paragraphe B.

## Annexe VI

### **Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/19**

*Annexe 7, paragraphe 4.7.2.1, modifier comme suit:*

- «4.7.2.1 L'essai doit être réalisé en utilisant un véhicule utilitaire de série à deux essieux et en bon état de marche et en respectant les conditions suivantes:
- a) Un faible poids sur l'essieu arrière et une puissance suffisante pour obtenir le taux de glissement moyen durant l'essai prescrit aux paragraphes 4.7.5.1 et 4.7.5.2.1 ci-après;
  - b) Une boîte de vitesses manuelle (ou une boîte automatique pouvant être utilisée en mode manuel) comportant un rapport permettant de couvrir un intervalle de vitesses d'au moins 19 km/h entre 4 km/h et 30 km/h;
  - c) Le blocage du différentiel sur l'essieu moteur, recommandé pour accroître la répétabilité;
  - d) Un dispositif standard commercialisé permettant de contrôler/limiter le patinage de l'essieu moteur durant l'accélération (Traction Control, ASR, TCS, etc.).».

*Annexe 7, paragraphe 4.7.2.1.1, modifier comme suit:*

- «4.7.2.1.1 Dans le cas particulier où il n'est pas possible de disposer d'un véhicule de série équipé d'un système antipatinage, un véhicule dépourvu d'un tel système est autorisé, mais seulement s'il est équipé d'un système d'affichage du taux de glissement (voir le paragraphe 4.3.4) et, de préférence, d'un différentiel pouvant être bloqué sur l'essieu moteur de façon que la procédure décrite au paragraphe 4.7.5.2.1 puisse être appliquée. S'il existe un différentiel de ce type, il doit être utilisé. Dans le cas contraire, le taux de glissement moyen doit être mesuré sur les roues motrices gauche et droite.».

*Annexe 7, paragraphe 4.7.4.2, modifier comme suit:*

- «4.7.4.2 La pression de gonflage des pneumatiques montés sur les roues motrices doit être égale à 70 % de la pression indiquée sur leur flanc.
- Les pneumatiques des roues directrices doivent être gonflés à la pression nominale indiquée sur leur flanc.
- Si la pression n'est pas indiquée sur le flanc, il convient de se reporter à la pression spécifiée pour la capacité de charge maximale dans les manuels pertinents relatifs aux pneumatiques.».

*Annexe 7, paragraphe 4.7.5.1, modifier comme suit:*

- «4.7.5.1 Monter en premier sur le véhicule le jeu de pneumatiques de référence. Le montage doit s'effectuer dans la zone des essais.
- Conduire le véhicule à une vitesse constante comprise entre 4 km/h et 11 km/h et sur un rapport permettant de couvrir un intervalle de vitesses d'au moins 19 km/h du début à la fin du programme d'essai (par exemple, R-T1-T2-T3-R).

Le rapport recommandé en troisième ou quatrième devrait permettre d'obtenir le taux de glissement moyen minimal de 10 % dans l'intervalle de vitesses considéré.».

*Annexe 7, paragraphe 4.7.5.2.1, modifier comme suit:*

«4.7.5.2.1 Dans le cas particulier du paragraphe 4.7.2.1.1, où il n'est pas possible de disposer d'un véhicule de série équipé d'un système antipatinage, le conducteur maintient lui-même manuellement le taux de glissement moyen entre 10 et 40 % (procédure du glissement contrôlé, remplaçant celle du glissement non contrôlé) dans le même intervalle de vitesses. Si l'on n'utilise pas de différentiel pouvant être bloqué, la différence de taux de glissement moyen entre les roues motrices gauche et droite ne doit pas dépasser 8 % pour chaque essai. La procédure du glissement contrôlé s'applique à l'ensemble des pneumatiques et des essais de la séance d'essais.».

*Annexe 7, paragraphe 4.7.5.3, modifier comme suit:*

«4.7.5.3 Mesurer la distance parcourue entre la vitesse initiale et la vitesse finale.».

*Annexe 7, paragraphe 4.7.5.4, modifier comme suit:*

«4.7.5.4 Pour chaque pneumatique à contrôler et le pneumatique SRTT, il convient de répéter l'essai d'accélération au moins six fois. Le coefficient de variation (écart type/moyenne\*100) calculé pour un minimum de six essais valables réalisés de la sorte devrait être inférieur ou égal à 6 %.».

*Annexe 7, paragraphe 4.7.5.5, modifier comme suit:*

«4.7.5.5 Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système antipatinage, le taux de glissement moyen doit être compris entre 10 et 40 % (pour le calcul du taux, voir le paragraphe 4.3.4).».

*Annexe 7, paragraphe 4.8.6, modifier comme suit:*

«4.8.6 Calcul du taux de glissement

Le taux de glissement peut être calculé comme il est indiqué au paragraphe 4.3.4, ou bien en comparant la distance moyenne parcourue (voir le paragraphe 4.7.5.3) lors des six essais au minimum à la distance parcourue lors d'un essai réalisé sans glissement (avec une accélération très faible).

$$\text{Taux de glissement (\%)} = \left[ \frac{\text{Distance moyenne} - \text{Distance à glissement nul}}{\text{Distance à glissement nul}} \right] \times 100$$

On entend par "distance à glissement nul" la distance calculée lors d'un essai réalisé à une vitesse constante ou avec une accélération faible continue.».

Annexe 7, appendice 3, paragraphe 5, modifier comme suit:

«5. Résultats de l'essai: accélérations moyennes (m/s<sup>2</sup>)

<i>Essai (répétitions)</i>	<i>Spécification</i>	<i>SRTT (1<sup>er</sup> essai)</i>	<i>Pneumatique à contrôler 1</i>	<i>Pneumatique à contrôler 2</i>	<i>Pneumatique à contrôler 3</i>	<i>SRTT (2<sup>e</sup> essai)</i>
1						
2						
3						
4						
5						
6						
Valeur moyenne						
Écart type						
Taux de glissement (%)						
Coefficient de variation (%)	≤ ≤6 %					
Validation SRTT	(SRTT) ≤ 6 %	<del></del>	<del></del>	<del></del>	<del></del>	<del></del>
Moyenne SRTT			<del></del>	<del></del>	<del></del>	<del></del>
Indice d'adhérence sur neige		1.00	<del></del>	<del></del>	<del></del>	<del></del>

».

## Annexe VII

### Proposition d'amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/9

*Paragraphe 12.4*, modifier comme suit:

«12.4 À compter du 1<sup>er</sup> novembre 2016, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent refuser d'accorder l'homologation CEE si le type de pneumatique à homologuer ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements, y compris les prescriptions du niveau 2 concernant la résistance au roulement, énoncées au paragraphe 6.3.2, et les prescriptions concernant l'adhérence sur sol mouillé, énoncées aux paragraphes 6.2.2 et 6.2.3, du présent Règlement.».

*Paragraphe 12.7*, modifier comme suit:

«12.7 À compter des dates indiquées ci-dessous, toute Partie contractante appliquant le présent Règlement peut refuser d'autoriser la vente ou la mise en service d'un pneumatique qui ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements, et qui ne satisfait pas aux prescriptions du niveau 2 concernant la résistance au roulement, énoncées au paragraphe 6.3.2, et les prescriptions concernant l'adhérence sur sol mouillé, énoncées aux paragraphes 6.2.2 et 6.2.3, du présent Règlement:

<i>Classe de pneu</i>	<i>Date</i>
C <sub>1</sub> , C <sub>2</sub>	1 <sup>er</sup> novembre 2018
C <sub>3</sub>	1 <sup>er</sup> novembre 2020

».

*Les paragraphes 12.8 à 12.10* doivent être supprimés.

*Section A, paragraphe 4.1.4.1*, modifier comme suit:

«4.1.4.1 Préparation et conditionnement des pneumatiques

Les pneumatiques d'essai doivent être débarrassés de toutes les bavures provoquées sur la bande de roulement par les événements des moules ou les raccords de moulage.

Monter les pneumatiques soumis à l'essai sur des jantes spécifiées par une organisation de normalisation reconnue en matière de pneumatiques et de jantes selon la liste figurant dans l'appendice 4 de l'annexe 6 du présent Règlement.».

*Section B, paragraphe 1.1*, modifier comme suit:

«1.1 Caractéristiques de la piste

...

Le coefficient de frottement du revêtement de la piste mouillée doit être déterminé au moyen de l'une ou l'autre des méthodes ci-après à la discrétion de la Partie contractante:».

*Paragraphe 2.1.2.1, modifier comme suit:*

- «2.1.2.1 Monter les pneumatiques soumis à l'essai sur des jantes spécifiées par une organisation de normalisation reconnue en matière de pneumatiques et de jantes selon la liste figurant dans l'appendice 4 de l'annexe 6 du présent Règlement. L'utilisation d'un lubrifiant adéquat permet de faire en sorte que la portée du talon est correcte. On évite un apport excessif de lubrifiant pour que le pneumatique ne glisse pas sur la jante.».

*Paragraphe 2.2.1, modifier comme suit:*

- «2.2.1 Le véhicule utilisé doit avoir deux essieux et être équipé d'un système de freinage antiblocage (par exemple un véhicule de série des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub>). L'ABS doit continuer de satisfaire aux prescriptions concernant l'adhérence définies dans le Règlement selon qu'il convient et doit être comparable et constant pendant la durée de l'essai avec les différents pneumatiques montés.».

*Paragraphe 2.2.1.1, supprimer.*

*L'ancien paragraphe 2.2.1.2 devient le paragraphe 2.2.1.1.*

*Paragraphe 2.2.2.2, modifier comme suit:*

- «2.2.2.2 Équipements du véhicule
- ...
- a) Configuration "Configuration 1": ...
- b) Configuration "Configuration 2": ...
- c) Configuration "Configuration 3": ...».

*Paragraphe 2.2.2.4, modifier comme suit:*

- «2.2.2.4 Charge sur les pneumatiques
- La charge statique sur chaque essieu doit rester la même pendant toute la durée de l'essai. La charge statique sur chaque pneumatique doit être comprise entre 60 et 100 % de la capacité de charge du pneumatique à contrôler. Elle ne doit pas dépasser 100 % de la capacité de charge du pneumatique de référence...».

## Annexe VIII

### Proposition qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2012/16

#### A. Règlement n° 13

*Annexe 4, paragraphe 1.4.1.2.2, modifier comme suit:*

«1.4 Essai du type 0 (essai ordinaire de l'efficacité avec freins à froid)...

1.4.1.2.2 Tous les essais doivent être répétés...

Dans le cas des véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération...

Il est satisfait à cette prescription si les batteries se trouvent dans l'un des états de charge suivants, l'état de charge<sup>3</sup> étant déterminé au moyen de la méthode d'essai définie à l'appendice 1 de la présente annexe:

- a) Au niveau de charge maximal recommandé par le constructeur dans les spécifications du véhicule; ou
- b) À un niveau au moins égal à 95 % de la pleine charge, lorsque le constructeur n'a pas fait de recommandation particulière; ou
- c) Au niveau maximal que permet la commande de charge automatique du véhicule; ou
- d) Lorsque les essais sont réalisés sans composante de récupération, quel que soit l'état de charge des batteries.».

*Annexe 4, paragraphe 1.5.3.1.3, modifier comme suit:*

«1.5.3.1.3 Dans le cas des véhicules...

... en fonction des critères énoncés aux paragraphes 1.5.3.1.1 et 1.5.3.2 de la présente annexe.

Les essais peuvent être effectués sans composante de récupération. Dans ce cas, la prescription relative à l'état de charge des batteries ne s'applique pas.».

*Annexe 4, appendice, introduction, deuxième phrase, modifier comme suit:*

«Cette méthode nécessite l'utilisation d'un wattheuremètre bidirectionnel pour courant continu ou d'un ampèreheuremètre bidirectionnel pour courant continu.».

#### B. Règlement n° 13-H

*Annexe 3, paragraphe 1.4.1.2.3, modifier comme suit:*

«1.4.1.2.3 Dans le cas des véhicules...

Catégorie A. ...

Catégorie B. La contribution du système de freinage électrique à récupération à la force de freinage produite ne doit pas être supérieure au niveau minimum garanti par le concepteur.

Il est satisfait à cette prescription si les batteries se trouvent dans l'un des états de charge suivants:

- a) Au niveau de charge maximal recommandé par le fabricant dans les caractéristiques du véhicule;
- b) À un niveau qui n'est pas inférieur à 95 % de la pleine charge, lorsque le fabricant n'a pas fait de recommandation particulière;
- c) Au niveau maximal que permet la commande de charge automatique sur le véhicule; ou
- d) Lorsque les essais sont réalisés sans composante de récupération, quelle que soit la charge des batteries.».

*Annexe 3, paragraphe 1.5.2.4, modifier comme suit:*

«1.5.2.4 Dans le cas de véhicules...  
... de la présente annexe.

Les essais peuvent être effectués sans composante de récupération. Dans ce cas, la prescription relative à la charge des batteries ne s'applique pas.».

*Annexe 3, paragraphe 1.5.3.1, modifier comme suit:*

«1.5.3.1 Pour les véhicules équipés d'un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, les batteries peuvent être rechargées ou remplacées par un jeu chargé afin de mener à bien le processus de récupération.

Le processus peut être mené à bien sans composante de récupération.».

*Annexe 3, appendice, introduction, deuxième phrase, modifier comme suit:*

«Cette méthode nécessite l'utilisation d'un wattheuremètre bidirectionnel pour courant continu ou d'un ampèreheuremètre bidirectionnel pour courant continu.».

## Annexe IX

## Groupes informels relevant du GRRF

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Du 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
Des attelages automatiques (ACV)	M. A. Gunneriusson (Suède) Téléphone: +46 243 755 48 Télécopieur: +46 243 750 89 Courriel: anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se	M <sup>me</sup> Annie Luchie (CLCCR) Téléphone: +32 2 706 79 72 Télécopieur: +32 2 706 79 76 Courriel: annie.luchie@agoria.be
De la révision du Règlement n° 55	M. J. Westphäling (Allemagne) Téléphone: +49 160 7043962 Courriel: juergen.westphaeling@tuev-sued.de	M. Bolennarth Svensson Téléphone: +46 706 177217 Courriel: svensson@vbg.com