


**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

**Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 20-23 septembre 2016

**Rapport du Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2-4	4
III. Systèmes actifs de freinage d'urgence et systèmes d'alerte de changement de voie (point 2 de l'ordre du jour) .....	5	4
IV. Règlements nos 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour) .....	6-15	5
A. Systèmes de contrôle de stabilité .....	6	5
B. Ensembles modulaires de véhicules.....	7	5
C. Précisions.....	8-13	5
D. Symboles relatifs au freinage dans le Règlement n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) .....	14	6
E. Questions diverses .....	15	6
V. Règlement n° 55 (point 4 de l'ordre du jour).....	16-22	6
VI. Freinage des motocycles (point 5 de l'ordre du jour).....	23-24	7
A. Règlement n° 78.....	23	7
B. Règlement technique mondial n° 3 .....	24	8



VII.	Règlement n° 90 (point 6 de l'ordre du jour).....	25–27	8
VIII.	Pneumatiques (point 7 de l'ordre du jour).....	28–47	8
	A. Règlement technique mondial n° 16 .....	28	8
	B. Règlement n° 30 .....	29–31	9
	C. Règlement n° 54.....	32–33	9
	D. Règlement n° 75.....	34	9
	E. Règlement n° 106.....	35–38	10
	F. Règlement n° 109.....	39–40	10
	G. Règlement n° 117.....	41–42	10
	H. Règlement sur le montage des pneumatiques .....	43–44	11
	I. Règlement sur les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques.....	45–46	11
	J. Questions diverses .....	47	11
IX	Systèmes de transport intelligents (point 8 de l'ordre du jour) .....	48–50	11
	A. Systèmes automatiques pour véhicules.....	48	11
	B. Autres questions relatives aux STI .....	49–50	11
X.	Système de direction (point 9 de l'ordre du jour).....	51–60	12
	A. Règlement n° 79.....	51	12
	B. Systèmes d'aide au maintien dans la voie et systèmes d'aide au parcage .....	52	12
	C. Fonction de direction à commande automatique .....	53–60	13
XI.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) (point 10 de l'ordre du jour).....	61–62	14
	A. Rapport sur les activités du groupe de travail informel et des sous-groupes IWVTA.....	61	14
	B. Questions diverses .....	62	14
XII.	Règlement n° 89 (point 11 de l'ordre du jour).....	63	14
XIII.	Échange de vues sur les innovations et les activités nationales pertinentes (point 12 de l'ordre du jour).....	64	14
XIV.	Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour) .....	65	15
XV.	Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour).....	66–69	15
	A. Faits marquants des sessions de mars et de juin 2016 du WP.29.....	66	15
	B. Questions diverses .....	67-68	15
	C. Hommages .....	69	15
XVI.	Ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-troisième session .....	70	16

## Annexes

I.	Liste des documents informels (GRRF-82-...) examinés pendant la session.....	18
II.	Mandat adopté pour le groupe de travail informel des dispositifs et composants d'attelage pour machines agricoles .....	20
III.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2016/114 adoptés .....	22
IV.	Mandat et Règlement intérieur adoptés pour le groupe de travail informel de la phase 2 de l'élaboration du RTM n° 16 (Pneumatiques).....	23
V.	Mandat révisé adopté pour le groupe de travail informel ACSF .....	25

## I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa quatre-vingt-deuxième session du 20 au 23 septembre 2016 à Genève, sous la présidence de M. B. Frost (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Des experts des pays énumérés ci-après ont participé aux travaux de cette session, 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 et ECE/TRANS/WP.29/690/Amend.1 et Amend.2) : 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, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne (CE) et un expert du Forum international des transports de l'OCDE ont également participé aux travaux. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient également présents : Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération internationale de l'automobile (FIA), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Rubber Manufacturers Association (RMA). Les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées, sur invitation spéciale du Président : Comité européen des groupements de constructeurs du machinisme agricole (CEMA), Imported Tyre Manufacturers Association (ITMA) et Recreation Vehicle Industry Association (RVIA).

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/24 et Add.1 ;  
documents informels GRRF-82-01 ; GRRF-82-10 et GRRF-82-11.

2. Le GRRF a examiné et adopté l'ordre du jour établi pour sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/24 et Add.1) tel que mis à jour et reproduit dans le document GRRF-82-11 avec tous les documents informels reçus avant le début de la session.

3. Le GRRF a également adopté l'ordre d'examen des points de l'ordre du jour tel que proposé dans le document GRRF-82-01. On trouvera à l'annexe I du présent rapport les documents sans cote distribués pendant la session.

4. Le secrétariat a présenté le document GRRF-82-10, dans lequel il était annoncé que la prochaine session du Groupe de travail se tiendrait du 23 au 27 janvier 2017, et a rappelé que la date limite pour la soumission des documents officiels avait été fixée au 28 octobre 2016.

## III. Systèmes actifs de freinage d'urgence et systèmes d'alerte de changement de voie (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le secrétariat a rappelé que la *note 5* du tableau de l'annexe 3 dans la série 01 d'amendements au Règlement n° 131 imposait de réexaminer les valeurs indiquées pour la vitesse de la cible dans la case H2 avant le 1<sup>er</sup> novembre 2021.

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

### A. Systèmes de contrôle de stabilité

6. Le GRRF n'a reçu aucune information nouvelle sur les systèmes de contrôle de stabilité (ESC).

### B. Ensembles modulaires de véhicules

7. Aucun élément nouveau n'a été enregistré au titre de ce point de l'ordre du jour, car les experts concernés se concentraient alors sur les dispositifs mécaniques d'attelage mentionnés au point 4 de l'ordre du jour (ci-après).

### C. Précisions

*Documents :* (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13) ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/25 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/26 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/27 ;  
documents informels WP.29-168-16 et GRRF-82-03.

8. Le Président du GRRF a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13, adopté lors de la soixante-quinzième session du Groupe de travail. Ce document était conservé à l'ordre du jour, en attendant que le texte adopté pour le Règlement n° 89 ((Dispositifs limiteurs de vitesse) soit soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1).

9. Le GRRF n'a reçu aucune information nouvelle au sujet des activités des experts du Groupe d'intérêt chargé des dispositions de l'annexe 14 du Règlement n° 13.

10. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/25, dans lequel il était proposé d'aligner le texte en russe sur les versions française et anglaise. Le GRRF a approuvé la proposition et a prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de mars 2017 en tant que projet de rectificatif à la Révision 8 du Règlement n° 13 (Freinage des véhicules lourds).

11. L'expert des Pays-Bas, rappelant le débat initial qui avait eu lieu au WP.29, a présenté le document WP.29-168-16, contenant des propositions de suppressions dans l'annexe 5 du Règlement n° 13. L'expert de la CLEPA a rappelé l'historique de l'élaboration du Règlement et a fourni une justification pour une suppression du paragraphe 2.2.1. Il a en outre expliqué que la proposition de suppression du paragraphe 2.3.2 n'avait pas de fondement. Le GRRF a accepté les explications apportées et a décidé d'étudier la question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition révisée que l'expert des Pays-Bas a bien voulu établir.

12. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/26, contenant des propositions d'amendements à l'annexe 12 du Règlement n° 13. Les propositions ont été largement approuvées. L'expert de l'Allemagne a fait observer qu'il pourrait être nécessaire d'apporter quelques corrections relatives à la formulation. Le GRRF a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session, sur la base d'une proposition révisée que les experts de la France et de l'Allemagne ont bien voulu établir.

13. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/27, tel que modifié par le document informel GRRF-82-03. Le GRRF a appuyé l'objet de la proposition et celle-ci a donné lieu à plusieurs observations portant sur sa formulation. Le GRRF a décidé de conserver les deux documents à l'ordre du jour pour sa prochaine session.

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

14. Le GRRF n'a reçu aucune proposition nouvelle visant à modifier le Règlement n° 121 ni aucune information à noter de la part du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG).

#### **E. Questions diverses**

*Document :* Document informel GRRF-82-29.

15. Le Président du GRRF a invité l'expert de la RVIA à présenter le document GRRF-82-29. L'expert de la RVIA a présenté son association (dont l'accréditation en tant qu'organisation non gouvernementale est en cours auprès du Conseil économique et social (ECOSOC)), puis a fait part des difficultés des membres de la RVIA à obtenir des homologations pour leurs produits en vertu du Règlement n° 13 et a demandé conseil au GRRF sur les façons de régler ce problème. L'expert de la CLEPA a fait observer que les produits visés ne répondaient pas à plusieurs prescriptions essentielles du Règlement n° 13 et a suggéré de retirer les véhicules de loisirs du champ d'application dudit règlement. Le Président a posé la question de savoir si une organisation non gouvernementale qui n'était pas encore dûment accréditée auprès de l'ECOSOC était autorisée à soumettre une proposition au GRRF. Le secrétaire a rappelé la discussion qui avait eu lieu au WP.29 à sa session de juin 2016 (voir ECE/TRANS/WP.29/1123, par. 14) et la nécessité de tenir le Forum mondial informé.

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/28 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/29 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/30 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/31 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/32 ;  
documents informels GRRF-82-02 ; GRRF-82-05 ; GRRF-82-27 ;  
GRRF-82-28 ; GRRF-82-30 ; GRRF-82-33 et GRRF-82-37 ;  
document de travail R55-07-06.

16. Le Président du groupe de travail informel du Règlement n° 55 a présenté (GRRF-82-02) une proposition (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/28) visant à apporter des amendements au Règlement en ce qui concerne l'*attelage secondaire* et les *points de fixation*. L'expert de l'Italie a apporté une réponse à cette proposition (GRRF-82-05). Le GRRF a approuvé la proposition telle que modifiée et reproduite dans le document GRRF-82-33.

17. Le secrétaire du groupe de travail informel a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/29 (modifié par le document GRRF-82-27), contenant des prescriptions techniques relatives aux dispositifs d'attelage pour les ensembles modulaires de véhicules,

ainsi que des prescriptions d'utilisation pour les ensembles de véhicules. La proposition, appuyée par le GRRF, a donné lieu à quelques observations sur la possibilité de vérifier, au moment de l'homologation de type, la conformité avec les prescriptions d'utilisation. Le GRRF s'est posé la question de savoir si l'on pouvait demander à un conducteur de vérifier, au moment de l'opération d'attelage, la compatibilité telle qu'elle est définie dans la proposition. L'expert de la CLEPA a signalé que des outils de calcul étaient disponibles sur le site Web de sa société ([www.vbg.se](http://www.vbg.se)) et a expliqué que cela serait possible. Le GRRF a estimé que cet aspect de la proposition nécessitait un examen complémentaire par le groupe de travail informel et que ce dernier devait tenir compte de la nécessité de mettre en application de nouvelles mesures dans le cadre de l'homologation de type.

18. Le Président du groupe de travail informel a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/30, contenant une procédure qui permet de déterminer les combinaisons de valeurs de capacité permises pour les barres d'attelage. Le GRRF a approuvé la proposition.

19. Le Président du groupe de travail informel a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/31 (tel que modifié par le document GRRF-82-28), dans lequel il est proposé d'apporter des précisions et une modification aux dispositions concernant la détermination des cas les plus défavorables. Le GRRF a approuvé la proposition.

20. L'expert de l'Allemagne s'est porté volontaire pour établir un document faisant la synthèse de tous les documents ci-dessus (voir les paragraphes 16 à 19) et des observations reçues. Le GRRF a demandé que ce nouveau document soit soumis à sa prochaine session.

21. L'expert de la Pologne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/32, contenant une proposition visant à introduire dans le Règlement n° 55 des prescriptions selon lesquelles un dispositif d'attelage ne peut être installé sur un véhicule de la catégorie M<sub>1</sub> que si ce dernier est conçu pour une telle installation. La proposition a été largement appuyée dans son principe. L'expert du Danemark a suggéré qu'elle s'applique également aux véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>. Les experts des Pays-Bas et de l'Espagne ont fait remarquer que le texte du Règlement comportait déjà des dispositions sur la question (la liste des dispositions correspondantes figure dans le document de travail R55-07-06 du groupe de travail informel). Le GRRF a approuvé la proposition et a décidé de la réexaminer à sa session de janvier 2017, sur la base d'un document révisé que les experts du Danemark, de l'Espagne, des Pays-Bas et de la Pologne ont bien voulu établir.

22. L'expert de l'Allemagne a présenté la proposition de mandat du groupe de travail informel des dispositifs et composants d'attelage pour machines agricoles telle que révisée par le groupe de travail (GRRF-82-30). Le GRRF a adopté la proposition, qui est reproduite dans l'annexe II. L'expert de l'Allemagne a également soumis au GRRF le document GRRF-82-37, contenant un rapport sur les activités du groupe de travail informel.

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

### **A. Règlement n° 78**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/2016/114 ;  
document informel GRRF-82-06-Rev.1.

23. Comme convenu à la session précédente, le GRRF a réexaminé le document ECE/TRANS/WP.29/2016/114, contenant une proposition de nouvelle série d'amendements au Règlement n° 78 (soumise au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions à venir). L'expert de l'IMMA a présenté le document GRRF-82-06-Rev.1,

dans lequel étaient proposées trois corrections mineures portant sur la forme. Le GRRF a approuvé une nouvelle fois le document ECE/TRANS/WP.29/2016/114 et a adopté les corrections de forme telles que reproduites dans l'annexe III et prié le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 à leurs sessions de novembre 2016 dans un document informel modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/2016/114.

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

*Document :* Document informel GRRF-82-04.

24. L'expert de l'Italie a consulté le GRRF (GRRF-82-04) au sujet d'une proposition d'élaboration d'un amendement au Règlement technique mondial n° 3 sur le freinage des motocycles. Il a informé le Groupe de travail que l'Italie proposerait à la quarante-huitième session de l'AC.3 de parrainer cet amendement visant à harmoniser les dispositions du RTM et du Règlement n° 78 concernant la compatibilité électromagnétique, les systèmes ABS des tricycles, le signal d'arrêt d'urgence et les moyens de désactiver la fonction ABS. L'expert du Canada a mis en évidence les éventuelles difficultés liées à l'absence de prescriptions d'essai portant spécifiquement sur la compatibilité électromagnétique pour les systèmes de freinage et à l'obligation de justifier l'installation impérative d'un système ABS sur les tricycles. Le GRRF a approuvé le contenu du document GRRF-82-04. L'expert de l'Italie s'est porté volontaire pour demander à l'AC.3 à sa quarante-huitième session, en novembre 2016, l'autorisation d'élaborer l'amendement 3 au RTM n° 3.

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/18 ;  
documents informels GRRF-82-32 et GRRF-82-36.

25. L'expert de l'Italie a présenté le document GRRF-82-32, dans lequel est introduit le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/18, qui a déjà été présenté une première fois, à la session de février 2016. Il a fait remarquer qu'il n'avait reçu aucune information ni aucune observation sur la proposition visée et que, par conséquent, celle-ci n'avait pas été modifiée. Le GRRF a adopté la proposition telle que modifiée et a prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de juin 2017 en tant que projet de complément 4 à la série O2 d'amendements au Règlement n° 90 (Garnitures de frein assemblées de rechange).

26. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRRF-82-36, rendant compte des activités du groupe d'intérêt chargé de la clarification et de l'interprétation du Règlement n° 90. Il a annoncé qu'il présenterait les conclusions des travaux du groupe à la session de janvier 2017 du GRRF. Le GRRF a décidé de réexaminer ce point à sa prochaine session.

27. L'expert de la CLEPA a fait part de sa préoccupation quant à la forte part de marché des étriers de freins reconstruits et a signalé le risque lié à un « marché gris des étriers de freins » potentiellement dangereux et échappant à tout contrôle.

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

### **A. Règlement technique mondial n° 16**

*Documents :* Documents informels GRRF-82-25 et GRRF-82-31.

28. L'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-82-25, contenant les conclusions des réflexions de l'ETRTO sur l'élaboration de l'amendement 2 au RTM n° 16.

L'expert de la Fédération de Russie a proposé de diriger les travaux d'élaboration de l'amendement et a interrogé le GRRF sur la nécessité d'établir un groupe de travail informel chargé du RTM sur les pneumatiques. Il a ensuite présenté le document GRRF-82-31, dans lequel figure le projet de mandat du groupe de travail informel. Le GRRF a approuvé la proposition telle qu'elle est reproduite dans l'annexe IV. L'expert de la Fédération de Russie s'est porté volontaire pour demander à l'AC.3 à sa quarante-huitième session l'autorisation d'élaborer l'amendement 2 au RTM n° 16.

## **B. Règlement n° 30**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/33 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/34 ;  
document informel GRRF-82-22.

29. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/33 (tel que mis à jour par le document GRRF-82-22), proposant des corrections de forme.

30. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/34, dans lequel figurent des dispositions applicables aux pneumatiques conçus pour un « usage spécial », qui correspondent également à la définition d'un pneumatique « neige ».

31. Le GRRF a adopté les deux propositions et a prié le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de juin 2017 en tant que projet de complément 19 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30 (Pneumatiques pour voitures particulières et leurs remorques).

## **C. Règlement n° 54**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/36 ;  
document informel GRRF-82-23.

32. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35, tel que modifié par le document GRRF-82-23, dans lequel il est proposé d'apporter des corrections de forme au texte du Règlement n° 54. Il a également présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/36, dans lequel sont proposés des amendements aux dispositions sur les hauteurs minimales des inscriptions.

33. Le GRRF a approuvé tous les documents ci-dessus (voir le paragraphe 32) et a prié le secrétariat de conserver ces documents à l'ordre du jour pour la prochaine session.

## **D. Règlement n° 75**

*Document :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/37.

34. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/37, contenant des propositions d'éclaircissements correspondant à celles proposées précédemment pour les Règlements n°s 30, 54 et 117. Le GRRF a approuvé ces propositions et a prié le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de mars 2017 en tant que projet de complément 16 au Règlement n° 75 (Pneumatiques pour motocycles/cyclomoteurs).

## E. Règlement n° 106

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/38 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/39 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/46 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/47 ;  
document informel GRRF-82-24-Rev.1.

35. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/38, proposant des amendements concernant les inscriptions sur les pneumatiques, des amendements semblables à ceux proposés par l'expert de la France (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/37) et des dispositions harmonisées avec celles figurant dans un Règlement de l'Union européenne (à savoir le Règlement UE n° 167/2013), lequel définit les véhicules de la catégorie S en tant qu'« engins interchangeables tractés ». Le GRRF a modifié ces propositions comme indiqué dans le document GRRF-82-24-Rev.1.

36. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/39, contenant des propositions de mise à jour de l'annexe 5.

37. Le GRRF a approuvé les propositions ci-dessus (voir les paragraphes 35 et 36) et a prié le secrétariat de conserver les documents à l'ordre du jour pour sa session de janvier 2017.

38. L'expert de l'ETRTO a retiré les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/46 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/47.

## F. Règlement n° 109

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/40 ;  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/41.

39. Le GRRF a repris l'examen des propositions d'amendements aux annexes 7 et 10 du Règlement n° 109 et de la proposition soumise initialement par l'expert de la Slovaquie, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/40. L'expert de l'ETRTO a présenté une proposition d'amendements aux prescriptions concernant les inscriptions sur les pneumatiques, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/41.

40. Le GRRF a adopté les propositions faites dans les deux documents et a prié le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de mars 2017 en tant que projet de complément 8 au Règlement n° 109 (Pneumatiques rechapés pour les véhicules utilitaires et leurs remorques).

## G. Règlement n° 117

*Document :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42.

41. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42, proposant des amendements à la définition du type de pneumatique.

42. Le GRRF a approuvé la proposition et a prié le secrétariat de conserver le document à l'ordre du jour pour la session de janvier 2017.

## **H. Règlement sur le montage des pneumatiques**

*Document :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43.

43. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43, proposant d'apporter des corrections de forme au texte du Règlement.

44. Le GRRF a approuvé les corrections et a prié le secrétariat de conserver le document à l'ordre du jour pour la prochaine session.

## **I. Règlement sur les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques**

*Document :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/44.

45. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/44, proposant d'apporter des corrections de forme au texte du Règlement.

46. Le GRRF a approuvé les corrections et a prié le secrétariat de conserver le document à l'ordre du jour pour la prochaine session.

## **J. Questions diverses**

*Document :* Document informel GRRF-82-21.

47. L'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-82-21, qui récapitule les définitions employées dans les Règlements de l'ONU relatifs aux pneumatiques. Il a ajouté qu'au cours de l'établissement de ce document, on avait constaté qu'il était possible d'effectuer un travail d'harmonisation des définitions entre les Règlements. L'ETRTO proposait aux représentants d'examiner le document et d'indiquer s'ils appuieraient des amendements aux Règlements visés, afin d'harmoniser les définitions lorsque cela s'avérerait nécessaire, ou bien l'élaboration d'une Résolution contenant les définitions. Le GRRF a décidé de conserver le document à l'ordre du jour pour la prochaine session.

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

### **A. Systèmes automatiques pour véhicules**

48. Le GRRF n'a reçu aucune contribution au titre de ce point de l'ordre du jour.

### **B. Autres questions relatives aux STI**

*Document :* Document informel GRRF-82-16.

49. Le GRRF a été informé par le secrétaire du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents et de la conduite automatisée des résultats de la dernière réunion de ce groupe, qui s'était tenue un jour avant le début de la session du GRRF. Le secrétaire a mentionné le document GRRF-82-16, contenant les tout derniers éléments de définition des niveaux d'automatisation. Il a fait observer que ce document, qui constituait un cadre conceptuel, était conçu pour évoluer, alors que le GRRF s'intéressait à des prescriptions techniques. Le GRRF a pris note de l'importance des travaux accomplis par le groupe de travail informel et a appuyé le point de vue du Président concernant la nécessité d'accorder à ce groupe davantage de temps dans le cadre des activités du WP.29.

50. Trois organes intergouvernementaux s'intéressant à la conduite automatisée avaient tenu leur session au cours de la troisième semaine du mois de septembre 2016, au Palais des Nations à Genève. Profitant de la présence des experts, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) et le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) avaient dérogé à leurs activités habituelles le 20 septembre 2016 (dans l'après-midi) afin de se retrouver de façon informelle dans le cadre de la manifestation 2016 de la CEE sur les systèmes de transport intelligents, pour une réunion commune d'experts du WP.1, du WP.29/GRRF et du groupe de travail informel ITS/AD. Cette réunion ad hoc, qui devait permettre un échange de vues et d'informations, avait été animée par M<sup>me</sup> L. Iorio (Présidente du WP.1) et M. B. Frost (Président du GRRF). M. J. Valmain (Président du groupe informel de la conduite automatisée) avait rendu compte des activités du WP.1 et de son groupe informel. M. O. Klöckner (Allemagne) avait quant à lui fait un rapport sur les activités du groupe de travail informel ACSF du GRRF (Règlement n° 79). Le représentant de la Suède au WP.1 avait demandé pourquoi le GRRF donnait la priorité aux dispositions techniques applicables aux niveaux inférieurs d'automatisation si cela pouvait faire obstacle aux progrès techniques et à l'introduction des technologies visées. Le Président du GRRF avait expliqué qu'aucune Partie contractante ni aucune autre partie prenante n'avait soumis de demande ou de proposition se rapportant à un niveau supérieur d'automatisation et qu'aucun membre de la profession n'avait fait part de la nécessité d'aller dans ce sens à ce stade. L'expert de l'OICA avait confirmé que certaines activités de relations publiques concernant les technologies visées avaient été menées et avait expliqué qu'elles avaient principalement consisté à sonder le marché. Le représentant de la Slovaquie avait demandé s'il serait nécessaire de prévoir une formation pour les conducteurs, afin que ceux-ci comprennent et maîtrisent ces nouvelles technologies. Le représentant de l'Allemagne avait mentionné les travaux réalisés sur les interfaces homme-machine de façon à réduire au minimum la complexité des systèmes et à les rendre intuitifs pour le conducteur. Le représentant de la Belgique au WP.1, ayant pris note du mandat du groupe de travail informel ACSF, avait posé la question de savoir si un conducteur ou un système serait capable de reconnaître une autoroute au sens réglementaire. L'expert de la Finlande, répondant à la question de l'expert de la Suède, avait indiqué que des navettes conformes au niveau d'automatisation 4 de la SAE seraient homologuées à l'échelon local ou national. Il avait ajouté que les travaux accomplis au niveau du WP.1 devraient peut-être aller au-delà du travail réglementaire effectué au niveau du GRRF. Le Président du GRRF avait fait remarquer que les systèmes de parage télécommandé pouvaient être interdits par le code de la route dans certains pays. L'expert du WP.1 et les experts du GRRF avaient fait remarquer qu'il serait de l'intérêt commun d'envisager un certain nombre de travaux, notamment une étude sur les tâches secondaires que les conducteurs pourraient accomplir durant une période de conduite automatisée.

## **X. Système de direction (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Règlement n° 79**

51. Le GRRF n'a reçu aucune contribution au titre de ce point de l'ordre du jour.

### **B. Systèmes d'aide au maintien dans la voie et systèmes d'aide au parage**

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/2 ;  
documents informels GRRF-79-04 ; GRRF-80-08 et GRRF-81-14.

52. Ce point de l'ordre du jour a été examiné en même temps que le point suivant de l'ordre du jour. Le secrétariat a noté que les auteurs concernés et le GRRF avaient décidé de retirer les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/2, GRRF-79-04, GRRF-80-08 et

GRRF-81-14 de l'ordre du jour étant donné que les travaux accomplis au titre du point suivant porteraient sur les questions abordées dans ces documents.

### C. Fonction de direction à commande automatique

*Documents :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/45 ;  
documents informels GRRF-82-07 ; GRRF-82-08, GRRF-82-09 ;  
GRRF-82-12-Rev.3 ; GRRF-82-13 ; GRRF-82-14, GRRF-82-15 ;  
GRRF-82-17 ; GRRF-82-18 ; GRRF-82-19 ; GRRF-82-20-Rev.1 ;  
GRRF-82-26 et GRRF-82-34.

53. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/45, dans lequel quatre *options* sont envisagées en ce qui concerne l'évolution des travaux sur la fonction de direction à commande automatique (ACSF). Le secrétaire du groupe de travail informel ACSF a fait un exposé au cours duquel il a mentionné les progrès accomplis par le groupe (GRRF-82-17) et rendu compte des définitions proposées pour les catégories ACSF A à E, des clarifications proposées pour la fonction de direction correctrice et des nouvelles dispositions proposées pour les systèmes de parage télécommandé. Le GRRF a pris note de toutes ces informations et a décidé d'étudier un amendement à l'*option 4*, comme il est proposé dans le document GRRF-82-12. La proposition correspondant à l'*option 4* a fait l'objet de plusieurs observations dans les documents suivants : GRRF-82-08, GRRF-82-09, GRRF-82-14, GRRF-82-15, GRRF-82-18, GRRF-82-19 et GRRF-82-26.

54. L'expert de la Suède, intervenant au sujet du document GRRF-82-14, a expliqué que les normes de construction des routes comporteraient des dispositions (profil d'inclinaison) selon lesquelles les forces latérales correspondraient à  $1 \text{ m/s}^2$  et que cette valeur était même supérieure sur les routes conçues pour une petite vitesse. Le GRRF a adopté la valeur de  $0,8 \text{ m/s}^2$  proposée dans ce document pour les catégories ACSF A et B1 uniquement, à titre de valeur minimale stricte, tout en notant qu'il tenait compte d'une incertitude de  $0,2 \text{ m/s}^2$  sur la mesure et que la valeur de  $0,8 \text{ m/s}^2$  imposerait de facto aux constructeurs de concevoir des systèmes sur la base d'une valeur supérieure dans la pratique.

55. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRRF-82-34, qui comporte des résultats d'essais, obtenus sur un véhicule standard, démontrant la faisabilité des procédures d'essai proposées à l'annexe 8.

56. Le GRRF a adopté le document GRRF-82-12-Rev.3, sous réserve de la confirmation de ce dernier par le GRRF en janvier 2017, et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et vote à leurs sessions de mars 2017 en tant que projet de complément 6 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 79 (Équipement de direction des véhicules).

57. L'expert de la FIA a présenté le document GRRF-82-07, relatif à la confidentialité des données et à la sécurité informatique de la conduite (partiellement) automatisée, ainsi qu'aux systèmes de stockage de données (DSSA) pour la fonction ACSF. Il s'est prononcé contre d'éventuelles prescriptions d'installation des systèmes de stockage de données pour des raisons de protection des données et de sécurité informatique, sachant qu'à ce jour aucune information claire ne pouvait être donnée sur les mesures de protection des consommateurs. Il a expliqué que ces systèmes pourraient faciliter la collecte (y compris sans fil, à l'extérieur du véhicule) et l'interprétation d'une grande quantité de données qui pourraient être exploitées contre le conducteur dans diverses situations (pour des raisons commerciales, de garantie, de rappel du véhicule ou de responsabilité, par exemple). Il a ainsi recommandé vivement au GRRF d'interdire ces systèmes tant que des relations équitables et équilibrées entre les parties prenantes ne seraient pas garanties.

58. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-82-13, proposant d'adopter des dispositions applicables à la fonction de direction dans les situations d'urgence. Le GRRF a approuvé la proposition tout en notant l'absence de prescriptions d'essai objectives permettant de vérifier le fonctionnement sans risques des systèmes visés lors de l'homologation de type. Le GRRF a par conséquent invité le groupe de travail informel ACSF à élaborer des prescriptions pour la fonction de direction dans les situations d'urgence.

59. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRRF-82-18, rendant compte des activités de recherche menées en vue d'améliorer l'annexe 6 du Règlement n° 79 sur les systèmes électroniques complexes, ainsi que le document GRRF-82-19, contenant des propositions d'amendements à cette même annexe. Le GRRF a demandé au secrétariat de distribuer le document GRRF-82-19 sous une cote officielle à sa prochaine session.

60. L'expert de l'Allemagne a présenté, au nom de l'Allemagne et du Japon, le projet de mandat révisé pour le groupe de travail informel ACSF (GRRF-82-20-Rev.1). Le GRRF a adopté ce document tel qu'il est reproduit à l'annexe V.

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

### **A. Rapport sur les activités du groupe de travail informel et des sous-groupes IWVTA**

*Document :* Document informel GRRF-82-35.

61. Le représentant du GRRF au groupe de travail informel IWVTA a présenté un rapport (GRRF-82-35) sur les activités du groupe.

### **B. Questions diverses**

62. Le GRRF n'a reçu aucun document à examiner au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XII. Règlement n° 89 (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document :* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/21.

63. L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/21.

## **XIII. Échange de vues sur les innovations et les activités nationales pertinentes (point 12 de l'ordre du jour)**

64. Aucune information n'a été présentée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **XIV. Élection du Bureau (point 13 de l'ordre du jour)**

65. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690 et Amend.1 et 2), le GRRF a procédé à l'élection de son bureau le mardi matin. M. Frost (Royaume-Uni) a été à l'unanimité élu Président du GRRF pour les sessions de l'année 2017. M. Murai (Japon) a été élu Vice-Président pour ces mêmes sessions.

## **XV. Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour)**

### **A. Faits marquants des sessions de mars et de juin 2016 du WP.29**

*Documents :* (ECE/TRANS/WP.29/1120 et ECE/TRANS/WP.29/1123) ;  
document informel GRRF-82-10.

66. Le secrétariat a présenté le document GRRF-82-10, qui rend compte des faits marquants des 168<sup>e</sup> et 169<sup>e</sup> sessions du WP.29 intéressant le GRRF. Pour de plus amples renseignements, on se reportera aux rapports sur les sessions (ECE/TRANS/WP.29/1120 et ECE/TRANS/WP.29/1123).

### **B. Questions diverses**

*Documents :* Documents informels WP.29-168-15 et WP.29-169-13.

67. Le secrétaire a informé le GRRF, comme le WP.29 l'avait recommandé, des débats tenus au sein du WP.29 en mars et juin 2016 au sujet des caractéristiques fonctionnelles des systèmes automobiles (notamment les systèmes s'appuyant sur des logiciels) dans des conditions autres que celles prescrites dans les procédures d'essai. Il a présenté les documents WP.29-168-15 et WP.29-169-13 et a mis en évidence certains passages de ces documents a) qui donnent quelques exemples de la pertinence de la question et engagent vivement les experts à être vigilants lorsqu'ils examinent, modifient ou élaborent des règlements techniques et b) qui renvoient à des règlements existants que les experts peuvent consulter lorsqu'ils élaborent des règlements applicables à des systèmes s'appuyant sur des logiciels.

68. Le Président du GRRF a rappelé qu'il était important de rester attentif à cette question et a encouragé les experts à y penser au moment d'examiner, de modifier ou d'élaborer des règlements techniques.

### **C. Hommages**

69. Apprenant que MM. Pierre Laurent (CLEPA) et Colin Ross (CLEPA) allaient prendre leur retraite et ne participeraient donc plus aux sessions, le GRRF a rendu hommage à la contribution notable qu'ils avaient apporté aux activités du Groupe de travail. Le GRRF leur a souhaité une longue et heureuse retraite. Le GRRF a également appris que M. Kristof Schockaert (Belgique) ne participerait plus à ses travaux. Il l'a remercié pour sa précieuse collaboration et lui a souhaité un plein succès dans ses nouvelles fonctions.

## XVI. Ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-troisième session

70. L'ordre du jour provisoire suivant a été approuvé pour la quatre-vingt-troisième session du GRRF, qui doit se tenir à Genève du 23 (à partir de 14 h 30) au 27 (jusqu'à 12 h 30) janvier 2017<sup>1</sup> :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Systèmes de freinage automatique d'urgence et systèmes d'alerte de franchissement de ligne.
3. Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H :
  - a) Ensembles modulaires de véhicules ;
  - b) Précisions ;
  - c) Questions diverses.
4. Règlement n<sup>o</sup> 55.
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.
7. Pneumatiques :
  - a) Règlement technique mondial n<sup>o</sup> 16 ;
  - b) Règlement n<sup>o</sup> 30 ;
  - c) Règlement n<sup>o</sup> 54 ;
  - d) Règlement n<sup>o</sup> 75 ;
  - e) Règlement n<sup>o</sup> 106 ;
  - f) Règlement n<sup>o</sup> 109 ;
  - g) Règlement n<sup>o</sup> 117 ;
  - h) Règlement sur le montage des pneumatiques ;
  - i) Règlement sur les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques ;
  - j) Questions diverses.
8. Systèmes de transport intelligents (STI) :
  - a) Automatisation et connectivité des véhicules ;
  - b) Autres questions relatives aux STI.
9. Équipement de direction :
  - a) Règlement n<sup>o</sup> 79 ;
  - b) Fonction de direction à commande automatique.

<sup>1</sup> Le GRRF a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat de la CEE avait été fixée au 28 octobre 2016, soit douze semaines avant la session.

10. Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) :
  - a) Rapport sur les activités du groupe de travail informel et des sous-groupes IWVTA ;
  - b) Questions diverses.
11. Échange de vues sur les innovations et les activités nationales pertinentes.
12. Questions diverses :
  - a) Faits marquants de la session de novembre 2016 du WP.29 ;
  - b) Autres questions.

## Annexe I

## Liste des documents informels (GRRF-82-...) examinés pendant la session

[Anglais seulement]

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRRF Chair) Running order	A
2	(R55) Proposal for amendments to Regulation No. 55	F
3	(CLEPA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/27	D
4	(Italy) Proposal for amendments to GTR No. 3	A
5	(Italy) Actual provisions in Annex 5 of Regulation No. 55 (01 series)	F
6	(IMMA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/2016/114	B
7	(FIA) Data Privacy and Cyber Security in (partly) Automated Driving	F
8	(IWG on ACSF) Proposal for amendments to Regulation No. 79	F
9	(Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/45	F
10	(Secretariat) General information	F
11	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda (20/09/2016)	B
12	(GRRF) Consolidated proposal for amendments to GRRF-82-08	B
13	(OICA/CLEPA) Emergency Steering Function (ESF)	F
14	(OICA/CLEPA) Justification for an acceleration value lower than 1.0m/s <sup>2</sup> (in para. 5.6.2.1.3. proposed in GRRF-82-08)	F
15	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to GRRF-82-09	F
16	(ITS/AD) Draft definitions of Automated Driving under WP.29 and the General Principles for developing UN Regulations	F
17	(ACSF) Presentation of GRRF-82-08	F
18	(EC) Support for the amendments to Regulation No. 79 to allow the approval of ACSF, in particular LCA and enhanced LKA systems	F
19	(EC) Proposal for amendments to Annex 6 of Regulation No. 79	C
20	(Germany/Japan) Proposal for updated ToR for the IWG on ACSF	B
21	(ETRTO) Definitions in regulations dealing with tyres	D
22	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/33	A
23	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/35	D
24-	(ETRTO) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/38	C
Rev.1		
25	(ETRTO) UN GTR on Tyres, status report and further steps	F
26	(France) proposal for amendments to GRRF-82-12	F
27	(R55) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/29	A
28	(R55) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/31	A
29	(RVIA) Recreation Vehicle Electric Brakes under Regulation No. 13	F
30	(ACDC) Proposal for ToR and RoP for the IWG on ACDC	A

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
31	(Russian Federation) Draft ToR and RoP of the IWG for the Phase 2 of development of UN GTR No. 16	A
32	(Italy) Presentation supporting ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/18	F
33	(Secretariat) Amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/28 agreed during the session	A
34	(Germany/BASt) Presentation of tests results supporting the tests proposed in draft Annex 8 of UN R79	F
35	(IWVTA Ambassador) Status report	F
36	(Spain) Status report of the SIG of experts dealing with Regulation No. 90	F
37	(ACDC) Status report of the informal working group on ACDC	A

*Notes:*

- A Endorsed or adopted without amendment.
- B Endorsed or adopted with amendments.
- C Resume consideration on the basis of a document with an official symbol.
- D Kept as reference document/continue consideration.
- E Revised proposal for the next session.
- F Consideration completed or to be superseded.

## Annexe II

### **Mandat adopté pour le groupe de travail informel des dispositifs et composants d'attelage pour machines agricoles**

Adoption sur la base du document GRRF-82-30.

#### **I. Mandat**

1. Le groupe de travail informel est chargé d'élaborer une proposition de nouveau Règlement de l'ONU contenant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pièces mécaniques d'attelage des ensembles de véhicules agricoles.
2. Le groupe de travail informel suivra la structure et les principes du Règlement n° 55 dans sa version actuelle, notamment en ce qui concerne le nombre limité de classes d'attelage, et tiendra compte des particularités des véhicules agricoles dans la détermination des prescriptions et des méthodes d'essai.
3. Le groupe de travail informel utilisera comme base de travail le Règlement n° 55 dans sa version actuelle, ainsi que les résultats obtenus par l'équipe spéciale des attelages agricoles dans le cadre des travaux du groupe de travail informel du Règlement n° 55 (GRRF 81-10).
4. Le groupe de travail informel délimitera le champ d'application pour les véhicules des catégories T, R et S, tels qu'ils sont définis dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3).
5. La date limite pour l'achèvement des travaux du groupe de travail informel a été fixée à la quatre-vingt-quatrième session du GRRF, en septembre 2017.
6. C'est au WP.29 et aux Parties contractantes qu'il appartiendra de se prononcer en dernier ressort sur les propositions du groupe de travail informel.

#### **II. Règlement intérieur**

1. Le groupe de travail informel est un sous-groupe du GRRF qui est ouvert aux Parties contractantes, aux constructeurs et aux équipementiers automobiles, aux services techniques et aux experts de la résistance mécanique notamment.
2. Le groupe de travail informel est administré par un président assisté d'un secrétaire.
3. La langue de travail officielle du groupe de travail informel est l'anglais.
4. Les documents ou propositions à soumettre au secrétaire du groupe de travail informel doivent lui parvenir avant la tenue d'une réunion sous la forme d'un fichier électronique approprié. Le groupe de travail pourra refuser d'examiner tout point ou proposition qui ne lui aura pas été communiqué au moins dix jours à l'avance.
5. Avant chaque réunion programmée, l'ordre du jour de la réunion et les documents s'y rapportant sont affichés sur le site Web par le secrétaire du groupe de travail informel.

6. Les décisions sont prises par consensus. Faute de consensus, le Président du groupe de travail informel présente les différents points de vue au GRRF et sollicite éventuellement l'avis de ce dernier.
7. Le GRRF est régulièrement informé des progrès réalisés par le groupe de travail informel, autant que possible sous la forme d'un document informel que lui présentent le Président, le secrétaire ou leurs représentants.
8. Tous les documents de travail doivent être distribués sous forme électronique. Les documents de séance devraient être mis à la disposition du secrétaire aux fins de leur publication sur un site Web réservé à cet effet.

## Annexe III

### **Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/2016/114 adoptés**

Amendements adoptés dans le document ECE/TRANS/WP.29/2016/114, sur la base du document GRRF-82-06-Rev.1.

*Paragraphe 5.1.16, alinéas e) et f), modifier comme suit :*

- « e) La désactivation de l'ABS doit être signalée par le symbole B.18, tel que spécifié dans la norme ISO 2575:2010 (ISO 7000-2623), ou par toute autre indication équivalente signalant explicitement que l'ABS est désactivé. À défaut, la lampe d'avertissement mentionnée au paragraphe 5.1.13 doit être activée en permanence (allumée ou clignotante) ; et
- f) Tout dispositif de manipulation logiciel et/ou matériel permettant de contrer ou de contourner une ou plusieurs des prescriptions énoncées aux points a) à e) doit être interdit ; et ».

## Annexe IV

### **Mandat et Règlement intérieur adoptés pour le groupe de travail informel de la phase 2 de l'élaboration du RTM n° 16 (Pneumatiques)**

Adoption sur la base du document GRRF-82-31.

#### **A. Projet de mandat**

1. Le groupe de travail informel est chargé d'élaborer, dans le cadre de l'Accord de 1998, l'amendement 2 au Règlement technique mondial n° 16 de l'ONU sur les pneumatiques, afin de mieux harmoniser les dispositions du Règlement relatives aux pneumatiques des véhicules utilitaires légers et d'adapter le RTM aux progrès techniques.
2. L'amendement 2 au RTM n° 16 (phase 2 de l'élaboration) porte sur l'harmonisation de l'essai des dimensions physiques (« phase 2A ») et de l'essai à grande vitesse (« phase 2B »).
3. L'amendement 2 au RTM n° 16, phase 2A, tient également compte des mises à jour les plus récentes des Règlements n°s 30 et 54 de l'ONU [ainsi que des normes FMVSS des États-Unis d'Amérique].
4. Le groupe de travail informel étudiera en outre la faisabilité de l'introduction dans le RTM n° 16 de dispositions relatives à une marque mondiale pour les pneumatiques.
5. Les dispositions à élaborer devront être acceptables aussi bien dans les systèmes d'évaluation de la conformité par autocertification que dans les systèmes d'évaluation de la conformité par homologation de type.
6. Les réunions du groupe de travail informel seront principalement organisées parallèlement aux sessions ordinaires du GRRF.

#### **B. Projet de règlement intérieur**

7. Le groupe de travail informel est un sous-groupe du GRRF ouvert à tous les participants à celui-ci.
8. Le groupe de travail informel est présidé par le responsable technique du RTM n° 16 (Fédération de Russie). L'ETRTO en assure le secrétariat.
9. La langue officielle du groupe de travail informel est l'anglais.
10. Tous les documents ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe de travail informel, dans un format électronique adapté, au moins une semaine avant la session à laquelle ils doivent être examinés.
11. Avant chaque réunion programmée, un ordre du jour et les documents pertinents sont distribués à tous les membres du groupe de travail informel.
12. Tous les documents du groupe de travail informel sont publiés sur une page spécifique du site Web de la CEE.

13. Les décisions se prennent par consensus. Faute de consensus, le Président du groupe de travail informel présente les différents points de vue au GRRF et sollicite éventuellement l'avis de ce dernier.

14. Le Président du groupe de travail informel ou son représentant rendra compte régulièrement au GRRF de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail.

### **C. Calendrier**

15. Le plan d'action proposé est le suivant :

a) Janvier 2017 : Présentation et examen à la quatre-vingt-troisième session du GRRF de la proposition de phase 2A, soumise dans un document informel ;

b) Septembre 2017 : Présentation et examen à la quatre-vingt-quatrième session du GRRF de la proposition de phase 2B, soumise dans un document informel ;

c) Février 2018 : Soumission du document de travail du GRRF. Examen des éventuelles questions en suspens à la quatre-vingt-cinquième session du GRRF ;

d) Juin 2018 : Adoption de la proposition par l'AC.3, s'il n'y a plus de questions en suspens ;

e) Novembre 2018 : Adoption de la proposition par l'AC.3, si toutes les questions en suspens ont été résolues.

## Annexe V

### **Mandat révisé adopté pour le groupe de travail informel ACSF**

Adoption sur la base du document GRRF-82-20-Rev.1.

#### **I. Mandat**

1. Le groupe de travail informel est chargé d'examiner les prescriptions et les limitations de la technologie de la fonction de direction à commande automatique (ACSF), telle qu'elle est définie dans le Règlement n° 79, et d'élaborer un projet de proposition de règlement portant sur les progrès réalisés dans la technologie des systèmes de commande et les possibilités offertes par les Conventions de Vienne et de Genève.

2. Le groupe de travail informel a pour tâches :

a) De revoir l'actuelle limite de vitesse (10 km/h), afin de permettre le fonctionnement du système ACSF aussi bien en conduite urbaine qu'en conduite interurbaine ;

b) De définir les prescriptions applicables à l'interface homme-machine (IHM) en ce qui concerne la communication entre le système ACSF et le conducteur (état du système, dysfonctionnement, transition) ;

c) De définir les prescriptions applicables à l'évaluation du système ACSF lors du contrôle technique périodique ;

d) Les autres tâches recensées au cours de la quatre-vingt-deuxième session du GRRF doivent également être prises en charge (en ce qui concerne la fonction de direction dans les situations d'urgence, notamment).

#### Contraintes :

- Le conducteur doit pouvoir activer et désactiver le système ;
- Le conducteur doit pouvoir interrompre le système à tout moment.

3. Le groupe de travail informel se concentrera sur les systèmes destinés aux véhicules des catégories N et M.

4. Le groupe de travail informel devrait tenir compte des données et des résultats de recherche disponibles pour élaborer ses propositions de règlement. Il devrait aussi prendre en considération les normes (ISO, SAE et JSAE) et les règlements en vigueur dans d'autres pays.

5. La date d'achèvement des travaux du groupe de travail informel pour les catégories ACSF moins complexes a été fixée à la quatre-vingt-deuxième session du GRRF, en septembre 2016 (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/45 tel que modifié).

6. La date d'achèvement des travaux du groupe de travail informel pour la catégorie ACSF qui comprend une fonction de manœuvre simple commandée par le conducteur (un changement de voie, par exemple) a été fixée à la quatre-vingt-troisième session du GRRF, en janvier 2017.

7. La date d'achèvement des travaux du groupe de travail informel portant sur le perfectionnement de la fonction ACSF a été fixée à la quatre-vingt-quatrième session du GRRF, en septembre 2017.

8. C'est au WP.29 et aux Parties contractantes qu'il appartiendra de se prononcer en dernier ressort sur les propositions du groupe de travail informel.

## II. Règlement intérieur

9. Le groupe de travail informel est un sous-groupe du GRRF ouvert à tous les participants à celui-ci.

10. Le groupe de travail informel est administré par deux Coprésidents et un secrétaire.

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

12. Tous les documents ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe de travail informel, dans un format électronique approprié, avant chaque réunion. Le groupe de travail pourra refuser d'examiner tout point ou proposition qui ne lui aura pas été communiqué au moins dix jours à l'avance.

13. Avant chaque réunion programmée, un ordre du jour et les documents pertinents sont distribués à tous les membres du groupe de travail informel.

14. Les décisions sont prises par consensus. Faute de consensus, l'un des Coprésidents du groupe de travail informel présente les différents points de vue au GRRF. Les deux Coprésidents peuvent solliciter l'avis du GRRF selon qu'il convient.

15. Le GRRF est régulièrement informé des progrès réalisés par le groupe de travail informel, autant que possible sous la forme d'un document informel que lui présentent les Coprésidents du groupe de travail ou leurs représentants.

16. Tous les documents seront diffusés sous forme numérique. Les documents de séance devraient être mis à la disposition du secrétaire aux fins de leur publication sur un site Web réservé à cet effet.

---