



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-huitième session

Genève, 21-23 septembre 2010

**Rapport du Groupe de travail en matière de roulement et de
freinage sur sa soixante huitième session
(21-23 septembre 2010)**

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 | 3 |
| III. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et d'alerte en cas de franchissement de ligne (AEBS/LDWS) (point 2 de l'ordre du jour) | 4–7 | 3 |
| IV. Règlements n ^{os} 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour) | 8–18 | 4 |
| A. Signal d'arrêt d'urgence (point 3 a) de l'ordre du jour)..... | 8 | 4 |
| B. Frein de stationnement pour remorques (point 3 b) de l'ordre du jour)..... | 9 | 4 |
| C. Contrôle électronique de stabilité (point 3 c) de l'ordre du jour)..... | 10–13 | 5 |
| D. Précisions (point 3 d) de l'ordre du jour)..... | 14–17 | 6 |
| E. Autres questions (point 3 e) de l'ordre du jour)..... | 18 | 6 |
| V. Règlement n ^o 55 (Attelages mécaniques) (point 4 de l'ordre du jour) | 19 | 6 |
| VI. Règlement n ^o 90 (Garnitures de freins de rechange) (point 5 de l'ordre du jour) ... | 20–22 | 7 |
| VII. Pneumatiques (point 6 de l'ordre du jour)..... | 23–28 | 8 |
| A. Règlement technique mondial sur les pneumatiques (point 6 a) de l'ordre du jour) | 23 | 8 |

| | | | |
|---------|---|-------|----|
| B. | Règlement n° 64 (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire) (point 6 b) de l'ordre du jour) | 24 | 8 |
| C. | Règlement n° 117 (Bruit de roulement des pneumatiques et adhérence sur sol mouillé) | 25–26 | 8 |
| D. | Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 6 d) de l'ordre du jour)..... | 27 | 9 |
| E. | Autres questions (point 6 e) de l'ordre du jour)..... | 28 | 9 |
| VIII. | Projet de règle n° 2 (Accord de 1997) (point 7 de l'ordre du jour)..... | 29 | 9 |
| IX. | Révision de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 8 de l'ordre du jour) | 30 | 9 |
| X. | Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29): Groupes de travail, groupes informels et présidence (point 9 de l'ordre du jour)..... | 31 | 9 |
| XI. | Autres questions (point 10 de l'ordre du jour) | 32–35 | 10 |
| A. | Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 10 a) de l'ordre du jour) | 32 | 10 |
| B. | Systèmes de transport intelligents (point 10 b) de l'ordre du jour)..... | 33 | 10 |
| C. | Hommages..... | 34–35 | 10 |
| XII. | Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour) | 36 | 10 |
| XIII. | Ordre du jour provisoire de la soixante-neuvième session..... | 37 | 10 |
| Annexes | | | |
| I. | Liste des documents sans cote examinés pendant la session..... | | 11 |
| II. | Projets d'amendements aux Règlements n°s 13 et 13-H..... | | 13 |
| III. | Projets d'amendements au Règlement n° 90 | | 16 |
| IV. | Groupes informels relevant du GRRF..... | | 18 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-huitième session du 21 au 23 septembre 2010, à Genève, sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). 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 TRANS/WP.29/690/amend. 1), des experts des pays dont les noms suivent y ont participé: Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie. Y ont aussi participé des représentants de la Commission européenne (CE) ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Sur invitation spéciale du Président, des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi présents: Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechangeurs de pneumatiques (BIPAVER), Comité de liaison des carrossiers et constructeurs de remorques (CLCCR), et Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO).

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/18,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/18/Corr.1;
GRRF-68-01.

2. Le Groupe de travail a adopté son ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/18 et Corr.1), auquel a été ajouté le point suivant:

11. Élection du Bureau.

3. Le Groupe de travail a aussi adopté le document GRRF-68-01, qui définit l'ordre dans lequel les points de l'ordre du jour seront examinés.

III. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et d'alerte en cas de franchissement de ligne (AEBS/LDWS) (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29;
GRRF-68-14 et GRRF-68-20.

4. Le Président du groupe informel des systèmes automatiques de freinage d'urgence et d'alerte en cas de franchissement de ligne (AEBS/LDWS) a rendu compte des progrès accomplis par son groupe, notamment lors de la réunion qu'il a tenue le 20 septembre 2010, à l'occasion de la session du Groupe de travail proprement dite.

5. Le Président du groupe informel AEBS/LDWS a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29, dans lequel il est proposé de modifier les prescriptions applicables aux systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne. Il a prié les experts d'indiquer, à la prochaine session du Groupe de travail, la configuration du système de marquage en usage dans leurs pays, afin de pouvoir l'incorporer dans l'annexe 3

du projet de Règlement. Le Groupe de travail a décidé que le document GRRF-68-14, qui concerne le système de marquage en vigueur en France, servirait de document de référence dans ce domaine. Il a en outre décidé que le paragraphe 6.2.3.2 devrait indiquer clairement que l'annexe 3 portait sur les essais. À la demande du Président du groupe AEBS/LDWS, le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 5.1.2 ne devrait pas renvoyer au Règlement n° 10 dans son ensemble, mais seulement aux séries d'amendements pertinentes. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29 à sa prochaine session, ainsi qu'une proposition supplémentaire qui sera établie par l'expert de la Commission européenne à la lumière des observations faites.

6. Le Président du groupe informel AEBS/LDWS a présenté le document GRRF-68-20 qui propose deux façons de réglementer les systèmes automatiques de freinage d'urgence. Le Groupe de travail a confirmé sa préférence pour l'inclusion des nouvelles prescriptions applicables à ces systèmes dans deux nouveaux règlements séparés, afin de donner aux Parties contractantes plus de latitude pour l'adoption de ces nouvelles technologies. Le Groupe de travail a décidé que le premier règlement viserait à atténuer les conséquences des accidents, alors que le second porterait sur les moyens d'éviter les accidents.

7. Le Groupe de travail a décidé que le groupe informel AEBS/LDWS se réunirait à l'occasion de sa prochaine session.

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

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

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/22.

8. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/22, qui porte sur le signal d'arrêt d'urgence et le freinage avec récupération d'énergie électrique. Le Groupe de travail a adopté le document tel quel et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) aux fins d'examen à leurs sessions de mars 2011, en tant que partie du projet de complément 7 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 (voir aussi le paragraphe 9).

B. Frein de stationnement pour remorques (point 3 b) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/11/Rev.1;
GRRF-68-04 et GRRF-68-08.

9. L'expert de la CLEPA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/11/Rev.1 et GRRF-68-08, dans lesquels il est proposé d'appliquer aux remorques possédant plus de trois essieux le procès-verbal d'essai des systèmes antiblocage établi conformément à l'annexe 19 du Règlement n° 13. Il a aussi présenté le document GRRF-68-04 afin de préciser la signification du terme «boggie» dans le Règlement n° 13. Le Groupe de travail a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11/Rev.1 et GRRF-68-04, qui sont reproduits à l'annexe II du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2011, en tant que partie du projet de complément 7 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 13 (voir aussi le paragraphe 8).

C. Contrôle électronique de stabilité (point 3 c) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/23,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/24;
GRRF-67-21, GRRF-68-02, GRRF-68-06, GRRF-68-10, GRRF-68-16-Rev.2
et GRRF-68-17.

10. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/23, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/24 et GRRF-67-21, qui visent à aligner les Règlements CEE relatifs au freinage sur la Norme fédérale des États-Unis en matière de sécurité des véhicules automobiles (FMVSS) n° 126, en ce qui concerne le témoin de défaillance du contrôle électronique de la stabilité. Le Président du Groupe de travail a rappelé que, pour modifier le Règlement technique mondial (RTM) n° 8, il fallait qu'une Partie contractante en fasse la demande officielle auprès du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3). Le Groupe de travail a décidé de suspendre l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/24, qui modifie le Règlement n° 13-H, en attendant que la demande officielle de modification du RTM n° 8 ait été acceptée. Le Groupe de travail a estimé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/23, qui vise à modifier le Règlement n° 13, avait besoin d'être amélioré, et il a donc prié les experts de la CLEPA et de l'OICA d'en établir une version révisée qu'il examinerait à sa session de février 2011. Le Groupe de travail a décidé de conserver le document GRRF-67-21 comme document de référence.

11. L'expert du Japon a présenté le document GRRF-68-02, qui vise à rendre obligatoire le contrôle électronique de stabilité (EVSC) sur les véhicules de la catégorie N₃ à quatre essieux. De son côté, l'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-68-06, qui vise à dispenser de cet équipement lesdits véhicules de plus de 25 tonnes, parce qu'ils sont produits en petites séries et ne peuvent donc pas en être équipés à un coût raisonnable. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, en février 2011, en se fondant sur une version révisée de la proposition que soumettront conjointement l'OICA et le Japon.

12. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-68-16-Rev.2, qui vise à autoriser, dans le Règlement n° 13, l'utilisation du signal de défaillance des freins pour indiquer une défaillance du contrôle de la stabilité du véhicule, en attendant l'adoption d'un symbole spécifique dans le Règlement n° 121 (Emplacement et moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs). Le Groupe de travail a adopté le GRRF-68-16-Rev.2, tel qu'il est reproduit dans l'annexe II du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2010, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 4 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13. Le Groupe de travail a prié l'OICA d'établir un nouvel amendement au Règlement n° 13, contenant des dispositions transitoires appropriées, qui définirait le symbole désignant spécifiquement une défaillance du contrôle de la stabilité du véhicule, à incorporer dans le Règlement n° 121.

13. Le Président du groupe informel chargé d'étudier une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC) a rendu compte des progrès réalisés par son groupe (GRRF-68-17). Le Groupe de travail a confirmé que, sous réserve d'acceptation par le WP.29, le groupe informel devrait aussi examiner le cas des véhicules des catégories N₂ et N₃. Le Président du groupe informel a présenté le document GRRF-68-10, qui vise à introduire l'autre méthode d'évaluation dans le Règlement n° 13. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette proposition à sa prochaine session, en février 2011, et il a chargé le secrétariat de faire distribuer le document GRRF-68-10 sous une cote officielle. Le Président du groupe informel a annoncé

que son groupe soumettrait à la prochaine session du GRRF, en février 2011, un complément au document GRRF-68-10.

D. Précisions (point 3 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21/Corr.1,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/26;
GRRF-68-07.

14. L'expert de l'Inde a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19 qui contient des précisions à propos du Règlement n° 13-H en ce qui concerne les systèmes d'assistance au freinage d'urgence. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de réexaminer cette proposition à sa prochaine session.

15. L'expert du Japon a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21 et Corr.1 dans lesquels il est proposé que les Règlements n°s 13 et 13-H, ne renvoient plus au Règlement n° 10 dans son ensemble, mais seulement aux séries d'amendements pertinentes. N'ayant pu parvenir à un accord sur cette proposition, le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session.

16. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/26, qui vise à apporter des précisions sur les prescriptions en matière de contrôle technique périodique en ce qui concerne les défaillances du système. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de reprendre l'examen de ce point en se fondant sur une version révisée de la proposition, qui sera établie par l'expert de la CLEPA.

17. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-68-07, qui propose de préciser le complément 9 du Règlement n° 13-H, en ce qui concerne les prescriptions applicables aux systèmes d'assistance au freinage. Le Groupe de travail est convenu que la définition des systèmes d'assistance au freinage devait être précisée mais aussi que le libellé du document GRRF-68-07 avait besoin d'être amélioré. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question en se fondant sur une version révisée de la proposition, qui sera établie par l'expert de l'OICA.

E. Autres questions (point 3 e) de l'ordre du jour)

Documents: GRRF-68-09 et GRRF-68-19.

18. L'expert de la Suède a présenté les documents GRRF-68-09 et GRRF-68-19, dans lesquels il est proposé que les systèmes d'attelage entièrement automatiques soient visés par le Règlement n° 13. Le Groupe de travail s'est déclaré en principe favorable à l'élaboration de prescriptions harmonisées sur cette question, et il est convenu de décider, à sa session de février 2011, s'il serait opportun de créer un groupe informel sur cette question. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat d'inscrire à l'ordre du jour un point traitant spécifiquement de cette question et de conserver le document GRRF-68-09 comme document de référence.

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

Documents: GRRF-67-27 et GRRF-68-05.

19. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont présenté le document GRRF-68-05, qui annule et remplace le document GRRF-67-27, et qui vise à préciser la définition des attelages secondaires. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de réexaminer cette question à sa session de février 2011, sur la base d'une version révisée de la proposition, qui serait établie par les experts des Pays-Bas, de la CLEPA et de l'OICA.

VI. Règlement n° 90 (Garnitures de freins de rechange) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.2,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25;
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/25,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/28;
GRRF-68-13 et GRFF-68-18.

20. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.2, dans lequel il est proposé que les disques et les tambours de frein de remplacement soient visés par le Règlement n° 90, ainsi que les amendements à cette proposition contenus dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/20, proposé par la CLEPA et l'OICA, et dans les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/25 et GRRF-63-18 présentés par la CLEPA. À l'issue du débat, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.2, tel qu'amendé par le GRRF-68-18, tel qu'il est reproduit à l'annexe III du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de mars 2011, en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement n° 90.

21. Le Groupe de travail a examiné les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, dans lesquels il est proposé de modifier respectivement les Règlements n°s 13 et 13-H, en ce qui concerne le code d'identification des disques et des tambours de frein d'origine. Le Groupe de travail a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25, tels qu'amendés par l'annexe II du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de mars 2011, respectivement en tant que projet de complément 6 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 et en tant que projet de complément 12 au Règlement n° 13-H.

22. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/28, qui traite des garnitures de freins de remplacement d'origine. Le secrétariat a rappelé qu'en ce qui concerne la vente de ces pièces détachées, la question de savoir si une homologation était obligatoire ou si une inscription précise suffisait, relevait de la compétence nationale et ne pouvait être réglée par un Règlement CEE sur les homologations de type. Il a proposé que, pour cette question, on procède comme pour les disques et les tambours de frein de remplacement d'origine. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette question à sa session de février 2011.

VII. Pneumatiques (point 6 de l'ordre du jour)

A. Règlement technique mondial sur les pneumatiques (point 6 a) de l'ordre du jour)

Documents: GRRF-68-12 et GRRF-68-15.

23. Le Groupe de travail a pris note que le groupe informel du RTM sur les pneumatiques se réunirait le 24 septembre 2010, juste après sa session, et il a décidé de lui soumettre les documents GRRF-68-12 et GRRF-68-15, soumis par l'Inde, aux fins d'examen.

B. Règlement n° 64 (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire) (point 6 b) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/27.

24. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/27, dans lequel il est proposé d'autoriser les roues et les pneumatiques de secours à usage temporaire d'un certain type sur les véhicules de la catégorie N₁. Le Groupe de travail a accordé son soutien de principe à la proposition et a pris note d'un certain nombre d'observations. Il a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session, en se fondant sur une version révisée de la proposition, qui serait établie par l'expert du Royaume-Uni.

C. Règlement n° 117 (Bruit de roulement des pneumatiques et adhérence sur sol mouillé) (point 6 c) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8;
ECE/TRANS/WP.29/GRB/50;
GRFF-68-11.

25. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRRF-68-11, qui rend compte des travaux en cours dans l'Union européenne sur les données à communiquer concernant l'adhérence des pneumatiques sur sol mouillé. Il a annoncé que la Commission européenne avait l'intention de proposer l'inclusion de cette méthode d'essai dans le Règlement n° 117.

26. Le secrétariat a informé le GRRF que le Groupe de travail du bruit (GRB) avait adopté, à sa session de septembre 2010, le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/2010/8, qui propose des modifications de la série 02 d'amendements au Règlement n° 117. Il a ajouté que les nouveaux projets d'annexes 8 et 9 relatives à l'inscription de données concernant la résistance au roulement avaient été supprimés du texte du Règlement n° 117 pour être transférés dans l'annexe III du rapport de la session de septembre 2010 du GRB (voir aussi le document ECE/TRANS/WP.29/GRB/50, par. 20 à 22 et annexe III).

D. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 6 d) de l'ordre du jour)

27. Constatant qu'aucun nouvel élément d'information n'avait été communiqué au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a décidé d'en reporter l'examen à sa prochaine session.

E. Autres questions (point 6 e) de l'ordre du jour)

28. Le Groupe de travail a pris note qu'aucun document n'avait été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour.

VIII. Projet de règle n° 2 (Accord de 1997) (point 7 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/2009/135.

29. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/2009/135, qui propose un nouveau projet de règle n° 2. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé d'examiner une dernière fois la question à sa prochaine session. Le Président du Groupe de travail a prié tous les experts d'arrêter leur position et d'envoyer leurs observations à l'expert de la Fédération de Russie (M. Andrei Bocharov; mail@satrfond.ru).

IX. Révision de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2009/123 et Corr.1 à 4; ECE/TRANS/WP.29/2010/145.

30. Le secrétariat a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/2009/123 et Corr.1 à 4, qui regroupent les différents amendements à la R.E.3. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le document ECE/TRANS/WP.29/2010/145 regrouperait les documents ECE/TRANS/WP.29/2009/123 et Corr.1 à 4. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé d'examiner une dernière fois cette question à sa prochaine session afin de faire connaître sa position au WP.29, aux fins d'examen à sa session de mars 2011.

X. Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29): Groupes de travail, groupes informels et présidence (point 9 de l'ordre du jour)

Document: WP.29-150-19-Rev.1.

31. Le Groupe de travail a pris note de la liste des documents sans cote figurant dans le document WP.29-150-19-Rev.1.

XI. Autres questions (point 10 de l'ordre du jour)

A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 10 a) de l'ordre du jour)

32. Le Groupe de travail a noté qu'aucun nouvel élément d'information n'avait été communiqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Documents: WP.29-150-22 et GRRF-68-03.

33. Les experts de l'OICA ont présenté le document GRRF-68-03, qui contient des renseignements à propos du document WP.29-150-22. Le Président du groupe informel AEBS/LDWS a fait savoir au Groupe de travail que son groupe communiquerait ses observations concernant le document WP.29-150-22 à sa prochaine session. Le Groupe de travail a décidé d'examiner une dernière fois cette question à sa prochaine session, en février 2011.

C. Hommages

34. Le Président du Groupe de travail a remercié M. Brearley (CLEPA) de sa précieuse contribution au Groupe de travail pendant de nombreuses années et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

35. Le Président du Groupe de travail a annoncé avec regret que M. Neil Bowerman (Royaume-Uni) avait succombé à une maladie et l'a remercié à titre posthume de sa précieuse contribution aux travaux du Groupe de travail.

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

Documents: TRANS/WP.29/690 et TRANS/WP.29/690/Amend.1.

36. Conformément à l'article 37 de son Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690, tel que modifié par l'amendement 1), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son Bureau jeudi matin. M. I. Yarnold (Royaume-Uni) a été unanimement réélu Président pour les sessions prévues pendant l'année 2011.

XIII. Ordre du jour provisoire de la soixante-neuvième session

37. Le Groupe de travail n'a pas examiné l'ordre du jour de sa soixante-neuvième session, qui doit se tenir à Genève du 1^{er} février (9 h 30) au 4 février 2011 (17 h 30). Il a été décidé que le Président, conjointement avec le secrétariat, proposerait un ordre du jour provisoire. Le groupe informel AEBS/LDWS se réunira le 31 janvier 2011, de 10 h 30 à 18 heures (sous réserve de confirmation par le Président du groupe). Cette réunion se tiendra sans interprétation. Le projet de Règlement technique mondial (RTM) sur les pneumatiques sera examiné le 1^{er} février 2011, pendant la session proprement dite du Groupe de travail. Afin que les experts puissent plus facilement organiser leur voyage, le Président conseille que les questions concernant le freinage soient examinées les 2 et 3 février et que les questions concernant les pneumatiques soient examinées le 4 février 2011 à la lumière des progrès réalisés pendant la réunion.

Annexe I

Liste des documents sans cote examinés pendant la session

Liste des documents sans cote de la soixante-huitième session
(GRRF-68-...)

| <i>N°</i> | <i>Auteur</i> | <i>Titre</i> | <i>Décision prise</i> |
|--------------------|-------------------------------------|---|-----------------------|
| 1 | Président du GRRF | Running order of the provisional agenda | f) |
| 2 | Japon | Proposal for amendment to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking) - Electronic stability control | e) |
| 3 | OICA | OICA secretariat comments to document WP29-150-22 (Guidelines on establishing requirements for high priority warning signals) | d) |
| 4 | CLEPA | Proposal for amendments to Regulation No. 13 (Trailer braking) | a) |
| 5 | CLEPA/OICA | Proposal for amendments to Regulation No. 55 (Mechanical couplings) | e) |
| 6 | OICA | Proposal for amendments to document GRRF-68-02. (Electronic stability control) | e) |
| 7 | CLEPA/OICA | Proposal for clarification of Supplement 9 to Regulation No.13-H (Brakes of M1 and N1 vehicles) | e) |
| 8 | CLEPA | Supporting document for ECE/TRANS /WP.29GRRF/2010/11/Rev1 (Trailer braking) | f) |
| 9 | Suède | Proposal for amendments to Regulation No. 13 (other business) | d) |
| 10 | Groupe informel AMEVSC | Current status of proposed changes to Regulation No. 13 (Electronic Stability Control) | c) |
| 11 | CE | European Union Activity on tyre wet grip labelling | f) |
| 12 | Inde | Comments from India on the GTR for Passenger Vehicle Tyres under formulation by the Working Group on Tyres | f) |
| 13 | CLEPA | Proposal for correction to document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/25 (Regulation No. 90) | a) |
| 14 | France | Draft amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29 (New Regulation on LDWS) | d) |
| 15 | Inde | Additional Comments from India on the GTR for Passenger Vehicle Tyres under formulation by the Working Group on Tyres | f) |
| 16+Rev.1 +Rev.2 | OICA | Proposal for a corrigendum to supplement 04 to the 11 series of amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking) | a) |
| 17 | Président du Groupe informel AMEVSC | Report of GRRF Alternative Method Electronic Vehicle Stability Control (AMEVSC) Informal Working Group | f) |
| 18 | Secrétariat | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.2 (Regulation No. 90) | a) |
| 19 | Suède | Supporting document for Informal document No. GRRF-68-09 | f) |
| 20 | CE | Regulatory approaches for introducing AEBS | f) |
| 21 | Secrétariat | Summary of decisions - 68th session of GRRF | f) |

Documents sans cote de sessions précédentes du GRRF ou d'autres Groupes de travail

| <i>N°</i> | <i>Auteur</i> | <i>Titre</i> | <i>Décision prise</i> |
|------------------------|-------------------------|--|-----------------------|
| GRRF-67-21 | CLEPA OICA | Proposal for amendments to Regulations Nos. 13, 13-H and gtr No. 8 | d) |
| GRRF-67-27 | OICA | Proposal for amendments to Regulation No. 55 | f) |
| WP.29-150-19- Rev.1 | Secrétariat | Working Parties, informal groups and Chairman manship | f) |
| WP.29-150-22 | Japon et Royaume-Uni | Guidelines on establishing requirements for high-priority warning signals | d) |

Notes:

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

Annexe II

Projets d'amendements aux Règlements n^{os} 13 et 13-H

Projet de complément 6 à la série 11 d'amendements au Règlement n^o 13

Les modifications au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/24 (voir par. 21 du présent rapport) qui ont été adoptées sont indiquées en caractères gras.

Paragraphes 12.1.9 et 12.1.10, modifier comme suit:

- «12.1.9 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 6 à la série 11 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation au titre du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 6 à la série 11 d'amendements au présent Règlement.
- 12.1.10 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 5 à la série 11 d'amendements au présent Règlement.».

Paragraphe 12.2.8, modifier comme suit:

- «12.2.8 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accorder des homologations aux types de véhicules qui satisfont aux dispositions du présent Règlement tel qu'il a été modifié par le complément 5 à la série 11 d'amendements pendant les douze mois suivant la date d'entrée en vigueur du complément 6 à la série 11 d'amendements.».

Projet de complément 7 à la série 11 d'amendements au Règlement n^o 13

Le document GRRF-68-04 a été adopté comme suit (voir par. 9 du présent rapport); les modifications apportées au texte du présent Règlement sont indiquées en caractères gras.

Ajouter un paragraphe, ainsi conçu:

- «**2.37** “Groupe d'essieux” des essieux multiples sur lesquels l'écartement entre un essieu et l'essieu adjacent est inférieur ou égal à 2,0 m. Si cet écartement est supérieur à 2,0 m, chaque essieu doit être considéré comme un groupe d'essieux indépendant.».

Annexe 2, paragraphe 15.3, modifier comme suit:

- «15.3 Éventuelle différence de force d'actionnement à l'intérieur d'un **groupe d'essieux**:».

Annexe 10, paragraphe 1.3.1, l'appel de note 2 et la note 2 sont supprimés.

Annexe 13, paragraphe 3.1.3, modifier comme suit:

- «3.1.3 Système antiblocage de la catégorie 3
 Un véhicule ... chaque essieu (ou **groupe d'essieux**) qui ne comporte pas ...
 du frein de service.».

Annexe 13, appendice 2, paragraphe 1.4, modifier comme suit:

- «1.4 Sur les véhicules à moteur équipés de trois essieux, **tous les essieux reliés soit par des éléments de suspension, et qui réagissent donc au transfert de masse lors du freinage, soit par un élément de transmission peuvent ne pas être pris en considération dans le calcul du** coefficient k du véhicule $\frac{1}{l}$.».

Annexe 19, paragraphe 5.4.1.5.1, modifier comme suit:

- «5.4.1.5.1 Lorsqu'un essieu **ou un groupe d'essieux** passe ... et à 40 km/h.».

Annexe 19, appendice 5, paragraphe 2.6, modifier comme suit:

- «2.6 Recommandations relatives aux éventuelles différences de couple d'actionnement selon la configuration de l'ABS et du **groupe d'essieux** de la remorque.».

Annexe 19, appendice 6, paragraphe 4.4, modifier comme suit:

- «4.4 Différence(s) de couple d'actionnement à l'intérieur du même **groupe d'essieux** de la remorque...».

Annexe 20, paragraphe 3.2.1.2, modifier comme suit:

- «3.2.1.2 Toute différence de couple d'actionnement entre deux essieux d'un même **groupe d'essieux** de la "remorque considérée" doit être la même que sur la "remorque de référence".».

Annexe 20, paragraphe 7.2.1.4, modifier comme suit:

«

| | | |
|---------|--|---|
| 7.2.1.4 | Différences de couple d'actionnement à l'intérieur d'un même groupe d'essieux | Seules les différences homologuées (le cas échéant) sont autorisées |
|---------|--|---|

».

Annexe 21, paragraphe 2.1.1, l'appel de note 1 et la note 1 sont supprimés.

Annexe 21, paragraphe 2.2.1, l'appel de note 4 et la note 4 sont supprimés.

Projet de rectificatif 1 au complément 4 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13

Le GRRF-68-16-Rev.2 a été adopté tel qu'il est reproduit ci-dessous (voir par. 12 du présent rapport). Les modifications apportées au libellé actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras.

Annexe 21, paragraphe 2.1.5, modifier comme suit:

«2.1.5 Toute défaillance de la fonction de contrôle de la stabilité doit être détectée et signalée au conducteur au moyen d'un signal d'avertissement optique de couleur jaune.

Le signal d'avertissement défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 du présent Règlement **peut** être utilisé à cette fin **mais ne peut pas être utilisé pour les interventions définies au paragraphe 2.1.4 de la présente annexe.**

Le signal d'avertissement doit être continu ... marche.».

Projet de complément 12 au Règlement n° 13-H

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/25 qui ont été adoptées sont indiquées en caractères gras (voir par. 21 du présent rapport).

Les paragraphes 12.5 à 12.7 deviennent les paragraphes 12.8 à 12.10, et ils sont modifiés comme suit:

«**12.8** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément **12** à la version initiale du présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder une homologation au titre du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément **12** à la version initiale du présent Règlement.

12.9 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accorder des homologations aux types de véhicules qui satisfont aux dispositions du présent Règlement tel qu'il a été modifié par le complément **11** à la version initiale du présent Règlement pendant les douze mois suivant la date d'entrée en vigueur du complément **12** à la version initiale du présent Règlement.

12.10 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément **11** à la version initiale du présent Règlement.».

Annexe III

Projets d'amendements au Règlement n° 90

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/23/Rev.2 (GRRF-68-18 tel qu'il est reproduit ci-dessous) qui ont été adoptées sont indiquées en caractères gras (voir par. 20 du présent rapport).

Paragraphes 2.3.1.1 et 2.3.1.2, modifier comme suit:

«2.3.1.1 Dans le cas des véhicules automobiles, **signifie un disque/tambour visé par l'homologation de type du système de freinage du véhicule conformément au Règlement n° 13 ou 13-H;**

2.3.1.2 Dans le cas des remorques,

a) **signifie un disque/tambour visé par l'homologation de types du système de freinage du véhicule conformément au Règlement n° 13;**

b) **signifie un disque/tambour de frein qui fait partie d'un frein pour lequel le fabricant de l'essieu détient un procès-verbal d'essai établi conformément à l'annexe 11 du Règlement n° 13.»**

Paragraphes 2.3.3.2 et 2.3.3.3, modifier comme suit:

«2.3.3.2 “Disque de frein identique”, un disque de frein de rechange qui est chimiquement et physiquement identique à tout point de vue, à l'exception de la marque du fabricant qui est absente, au disque de frein d'origine [...];

2.3.3.3 “Tambour de frein identique”, un tambour de frein de rechange qui est chimiquement et physiquement identique à tout point de vue, à l'exception de la marque du fabricant qui est absente, au tambour de frein d'origine [...];».

Paragraphe 5.3.2.1, modifier comme suit:

«5.3.2.1 **Le demandeur de l'homologation doit prouver aux autorités d'homologation que les disques ou les tambours de frein qu'il fournit au constructeur du véhicule sont des pièces d'origine pour les véhicules, les essieux ou les freins mentionnés à l'annexe 1B, point 4. Les disques ou les tambours de frein notamment doivent être produits dans le cadre du même système de production et d'assurance qualité et répondre aux mêmes conditions que celles s'appliquant aux pièces d'origine conformément au paragraphe 2.3.1.»**

Paragraphe 6.2.1.4, modifié comme suit:

«6.2.1.4 Chaque emballage doit contenir des instructions de montage dans la langue du pays où il est vendu:».

Les paragraphes 8.4.2 à 8.4.6 deviennent les paragraphes 8.4.3 à 8.4.7.

Paragraphe 12, modifier comme suit:

«12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser une homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 02 d'amendements.

- 12.2 **Même** après la date en vigueur de la série 02 d'amendements, les homologations de plaquettes de frein et de garnitures de frein à tambour conformément à la série 01 d'amendements au présent Règlement demeurent valides et les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer de les accepter, **et elles ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation en application de la série 01 d'amendements au présent Règlement.**».

Annexe IV

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 systèmes automatiques de freinage d'urgence et des systèmes d'alerte de franchissement de ligne (AEBS/LDW) | M. J. Renders (CE) Téléphone: +32 2 2969962 Télécopieur: +32 2 2969637 Courriel: johan.renders@ec.europa.eu | M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1-43590013 Télécopieur: +33 1-45638441 Courriel: ofontaine@oica.net |
| Sur une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC) | M. M. Loccufier (Belgique) Téléphone: +32 2-2773578 Télécopieur: +32 2-2774021 Courriel: michel.loccufier@mobilite.fgov.be | M. P. Jennison (CLEPA) Téléphone: +49 893-5472131 Télécopieur: +49 893-5472535 Courriel: paul.jennison@knorr-bremse.com |