



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/52  
29 novembre 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage (GRRF)

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL EN MATIÈRE DE ROULEMENT  
ET DE FREINAGE (GRRF) SUR SA CINQUANTE-DEUXIÈME SESSION

(16-18 septembre 2002)

1. Le GRRF a tenu sa cinquante-deuxième session du 16 au 18 septembre 2002, sous la présidence de M. M. Fendick (Royaume-Uni). Conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690), des experts des pays suivants ont participé à la session: Allemagne, Australie, Canada, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, République populaire de Chine, République tchèque, Royaume-Uni et Yougoslavie. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a également participé. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi présents: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des fabricants de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechapeurs de pneumatiques (BIPAVÉR) et Fédération des associations européennes de motocyclistes (FEMA). À l'invitation spéciale du Président, des experts de l'organisation non gouvernementale ci-après ont également participé à la session: Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR).

2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents distribués sans cote pendant la session.

#### RÈGLEMENTS N<sup>OS</sup> 13 ET 13-H (Freinage)

##### a) Extension

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2001/8; TRANS/WP.29/GRRF/2002/3; TRANS/WP.29/GRRF/2002/25; TRANS/WP.29/GRRF/2002/26; documents informels n<sup>OS</sup> 10, 11 et 13 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

3. L'expert de la Fédération de Russie a exprimé sa préoccupation au sujet de l'application aux autobus de la proposition reproduite à l'annexe 2 du rapport de la cinquante et unième session (TRANS/WP.29/GRRF/51), qui annule et remplace le document TRANS/WP.29/GRRF/2001/8. Il a distribué un document assorti d'un schéma expliquant sa préoccupation. En vue d'une reprise de l'examen de cette question, le GRRF a demandé au secrétariat de distribuer ce document, avec une cote officielle, pour examen à sa prochaine session.

4. Le GRRF a poursuivi l'examen de la proposition publiée sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/3, telle que modifiée par le document informel n<sup>o</sup> 13. Le GRRF a adopté la proposition telle que reproduite à l'annexe 2 et a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en tant que projet de complément 8 à la série 09 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13. Il a été décidé de conserver la référence à la norme ISO entre crochets jusqu'à ce qu'elle soit définitivement adoptée, ce qui permettrait de la compléter avec l'année d'adoption. Pour éviter de modifier l'ensemble des références croisées, il a été convenu de réserver l'annexe 16 – dont l'ancien texte a été supprimé – pour de futurs amendements. À la demande de l'expert de la France, le GRRF est convenu de vérifier le document du WP.29 lors de la session de février 2003.

5. Le GRRF a également adopté la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/25, telle que reproduite ci-après. Il a été convenu de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en tant que rectificatif 4 au Règlement n<sup>o</sup> 13-H.

#### Annexe 3,

##### Paragraphe 1.4.3.2, modifier comme suit:

«1.4.3.2 L'efficacité pratique maximale doit être mesurée et le comportement du véhicule doit être conforme au paragraphe 1.3.2 de la présente annexe. Cependant, si la vitesse maximale du véhicule est supérieure à 200 km/h, la vitesse d'essai doit être de 160 km/h.»

6. Le GRRF a adopté la proposition de l'expert de la CLEPA concernant un projet de rectificatif (TRANS/WP.29/GRRF/2002/26) au Règlement n<sup>o</sup> 13, moyennant les amendements indiqués ci-après. Le GRRF a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en tant que projet de rectificatif 2 au complément 6 à la série 09 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13.

Annexe 12, appendice 2,

Points 9.8.1.2 et 9.8.1.3, modifier comme suit:

«9.8.1.2 Lorsque le protecteur de surcharge est mécanique 1/  
force maximale que le dispositif de commande à inertie peut développer  
 $P'_{\max}/i_{Ho} = \mathbf{Pop\_max} = \dots\dots\dots$  N

9.8.1.3 Lorsque le protecteur de surcharge est hydraulique 1/  
pression que le dispositif de commande à inertie peut développer  
 $p'_{\max}/i_h = \mathbf{Pop\_max} = \dots\dots\dots$  N/cm<sup>2</sup>»

Points 9.8.2.2 et 9.8.2.3, modifier comme suit:

«9.8.2.2 Lorsque le protecteur de surcharge est mécanique 1/  
force maximale que le dispositif de commande à inertie peut développer  
 $P'_{\max} = \mathbf{Pop\_max} = \dots\dots\dots$  N

9.8.2.3 Lorsque le protecteur de surcharge est hydraulique 1/  
pression que le dispositif de commande à inertie peut développer  
 $P'_{\max} = \mathbf{Pop\_max} = \dots\dots\dots$  N/cm<sup>2</sup>»

Annexe 12, appendice 4,

Point 5.6, modifier comme suit:

«5.6 Moment **de freinage** des freins  
 $n \cdot \mathbf{M}^* / (B \cdot R) = \dots\dots\dots$   
(doit être égal ou supérieur à **1,0**)»

Points 5.6.1.1 à 5.6.1.4, modifier comme suit:

«5.6.1.1 Lorsque le protecteur de surcharge installé sur le dispositif de commande à inertie est  
mécanique 1/  
 $n \cdot \mathbf{P}^* / (i_{H1} \cdot \eta_{H1} \cdot P'_{\max}) = \dots\dots\dots$   
(doit être égal ou supérieur à **1,2**)

5.6.1.2 Lorsque le protecteur de surcharge installé sur le dispositif de commande à inertie est  
hydraulique 1/  
 $\mathbf{P}^* / P'_{\max} = \dots\dots\dots$   
(doit être égal ou supérieur à **1,2**)

5.6.1.3 Si le protecteur de surcharge est installé sur le dispositif de commande à inertie:  
force limite  $\mathbf{D}_{op}/D^* = \dots\dots\dots$   
(doit être égale ou supérieure à 1,2)»

- 5.6.1.4 Si le protecteur de surcharge est installé sur le frein:  
moment limite  $n \cdot M_{op}/(B \cdot R)$  .....  
(doit égal ou supérieur à 1,2)»

7. Le GRRF a également adopté la proposition de l'expert du Royaume-Uni (documents informels n<sup>os</sup> 10 et 10a), telle que reproduite ci-après. Il a été convenu de la transmettre au WP.29 et l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en incorporant le texte dans le projet de complément 8 à la série 09 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13 (voir par. 4 plus haut).

Paragraphe 5.2.2.18, modifier comme suit:

«5.2.2.18 Chaque fois que l'énergie électrique fournie par le raccord ISO 7638: 1997 est utilisée pour les fonctions définies au paragraphe 5.1.3.6 plus haut, le système de freinage doit être prioritaire et à l'abri d'une surcharge extérieure. Cette protection doit faire partie des fonctions du système de freinage».

8. Le document informel n<sup>o</sup> 11, tel que reproduit ci-après, a également été adopté. Le GRRF a décidé d'en incorporer le texte au projet de complément 8 à la série 09 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13 (voir par. 4 plus haut).

Annexe 15, paragraphe 4.6.3.1, remplacer le groupe de mots «paragraphe 1.7.4 de l'annexe 4» par «paragraphe 1.7.2 de l'annexe 4».

b) Homologation de type modulaire des remorques

9. L'expert de la Commission européenne a informé le GRRF de la poursuite des travaux relatifs à la définition de la procédure d'homologation de véhicules uniques en ce qui concerne les remorques. Il a déclaré qu'une fois que la Commission européenne aurait soumis la proposition au Parlement et au Conseil européens, il en transmettrait une copie au GRRF sous la forme d'un document informel.

10. S'agissant de l'alignement de la Directive 98/12/CE de la Communauté européenne sur le Règlement n<sup>o</sup> 13, le GRRF a exprimé ses préoccupations au sujet du grand écart entre les prescriptions des deux textes. Une telle situation rend possible l'obtention d'une homologation conformément à la Directive sans pour autant que soient prises en compte les dernières prescriptions du Règlement, déjà en vigueur. Afin d'avoir un ensemble unique de prescriptions techniques, les experts du GRRF ont proposé de modifier la Directive en supprimant toutes les annexes techniques et en prévoyant uniquement des renvois aux annexes du Règlement n<sup>o</sup> 13.

11. L'expert de la CLEPA a fait observer que les prescriptions relatives à l'homologation de type modulaire des remorques (projet de complément 7 à la série 09 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13) entreraient en vigueur début 2003 mais que l'industrie ne serait pas prête à ce moment-là. Il a proposé d'élaborer des dispositions transitoires pour examen à la session de février 2003. Le Président a dit douter que de telles dispositions transitoires entrent en vigueur avant les prescriptions principales et a annoncé son intention de soulever cette question à la session de novembre 2002 du WP.29. Comme option, il proposerait que les Parties contractantes conservent les réglementations nationales concernant l'homologation de type modulaire des

remorques en tant que solution de rechange à la nouvelle procédure introduite dans le Règlement.

c) Facilitation de l'essai des véhicules en circulation

Document: TRANS/WP.29/GRRF/51, annexe 3.

12. Le GRRF a examiné les propositions d'amendement au Règlement n° 13 reproduites à l'annexe 3 du rapport de sa session précédente (TRANS/WP.29/GRRF/51). À l'issue d'un débat, il a été précisé que la disposition énoncée au paragraphe 5.1.4.1, à savoir que le système de freinage doit être conçu de manière à permettre de vérifier aisément les éléments de friction affectés par l'usure, était une disposition d'ordre général et que les nouveaux paragraphes correspondants indiquaient comment satisfaire à cette disposition générale. Le GRRF a précisé que pour les éléments de friction autres que les garnitures les fabricants des véhicules proposeraient un texte sur la façon d'évaluer l'usure, bien qu'une telle vérification ne doive pas nécessairement être effectuée durant le contrôle technique périodique. Compte tenu de ce qui précède, l'OICA a accepté de soumettre une proposition pour examen lors de la session de février 2003.

d) Dispositions concernant les véhicules électriques

Documents: documents informels n<sup>os</sup> 5, 6 et 11 de la quarante-huitième session.

13. À la demande de l'expert des États-Unis d'Amérique, le GRRF a retiré ce point de son ordre du jour et a décidé de l'inclure dans le projet de règlement technique mondial applicable aux freins des véhicules de transport de voyageurs (voir par. 17).

e) Allumage des feux stop

Document: TRANS/WP.29/GRE/1999/17.

14. Le GRRF a fermement rappelé que, s'agissant de l'allumage des feux stop, il appartenait au GRE de définir les caractéristiques des feux et au GRRF d'établir les dispositions relatives à l'allumage des feux stop en relation avec le système de freinage. Conformément à ce principe général, le Président a proposé que l'actionnement du frein de service ou d'un frein à commande automatique entraîne l'allumage des feux stop. Il a également proposé que l'actionnement du frein sélectif n'entraîne pas l'allumage des feux stop et que l'actionnement du ralentisseur soit considéré séparément. Il a néanmoins rappelé au GRRF que le Règlement n° 48, dans sa forme actuelle, rendait l'actionnement facultatif en cas d'utilisation du ralentisseur. La majorité des experts a soutenu cette proposition et l'expert du Royaume-Uni a accepté d'établir, sur cette base, une proposition officielle qui serait soumise pour examen à la prochaine session.

f) Compatibilité de freinage des poids lourds

Documents: documents informels n<sup>os</sup> 2 et 8 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

15. L'expert du Royaume-Uni a rendu compte au GRRF de la troisième réunion sur la compatibilité de freinage des poids lourds (document informel n° 8). Il a également indiqué que la Turquie, dans son document informel n° 2, proposait que les zones de compatibilité soient plus

étroites. Une quatrième réunion du groupe informel était prévue le 30 octobre 2002. L'expert du CLCCR a confirmé que les experts de son organisme travaillaient de concert avec ceux de l'OICA et il a déclaré qu'une proposition devrait normalement être soumise pour la prochaine session du GRRF.

16. À la demande de l'expert de la CLEPA, le Président a prié toutes les parties contractantes d'indiquer, à la prochaine session du GRRF, si leur législation nationale recommandait ou imposait l'utilisation du connecteur ISO 7638 et si un système de freinage de service indépendant pour les remorques était encore autorisé.

g) Règlement technique mondial (rtm) applicable aux freins des véhicules de transport de voyageurs

17. Le Président a rappelé au GRRF que pour l'élaboration du rtm il fallait qu'un pays parraine l'initiative et qu'un président soit désigné à la tête du groupe informel. L'expert du Japon a annoncé qu'il présenterait un document à la prochaine session et, probablement, un candidat à la présidence du groupe informel.

RÈGLEMENT N° 78 (freinage des motocycles)

Règlement technique mondial (rtm) sur les prescriptions en matière de freinage des motocycles

18. Le Président a informé le GRRF que le Canada avait proposé de parrainer ce rtm et qu'il appartenait au GRRF de fixer les modalités des travaux sur cette question. L'expert du Canada a confirmé que l'élaboration d'un projet de rtm était en cours dans son pays et qu'il était tenu compte des techniques de pointe concernant les motocycles et du programme d'essai réalisé aux États-Unis d'Amérique.

19. L'expert de l'IMMA a offert de collaborer avec le Canada et les États-Unis d'Amérique en vue de l'élaboration du rtm et a rappelé tous les exposés qu'il avait faits aux sessions précédentes. D'ordinaire, l'élaboration d'un rtm nécessitait un nombre considérable d'essais et, partant, d'importantes ressources financières. L'expert a ajouté que l'industrie serait probablement en mesure de réaliser ces essais dans le cadre de ses programmes d'essai internes. Étant donné qu'il était peu probable que les gouvernements puissent consacrer d'importants budgets à l'ensemble des sujets couverts par le rtm, l'IMMA était convaincue que tout progrès passait par un échange libre et transparent de l'information ainsi qu'une collaboration entre les pouvoirs publics et l'industrie. En ce qui concerne le rtm applicable aux freins des motocycles, l'expert a estimé que son champ d'application devrait englober les motocycles et, ensuite, les cyclomoteurs, et que les motocycles à trois ou quatre roues ne devraient être couverts que sur une base régionale ou nationale.

20. L'expert du Canada a demandé aux experts représentant des gouvernements de lui communiquer les chiffres sur les accidents et les données d'analyse, pour lui permettre de rédiger la justification du rtm. L'expert des États-Unis d'Amérique a déclaré que le GRRF devait décider si le rtm inclurait l'ensemble des règlements en vigueur aux fins de leur harmonisation ou de leur amélioration, mais qu'une telle décision pouvait être prise ultérieurement. L'expert du Royaume-Uni, évoquant les débats sur l'élaboration d'un rtm applicable aux pneumatiques,

a jugé essentiel d'associer l'industrie afin de garantir un résultat équilibré, d'autant plus que celle-ci avait déjà accompli un travail considérable sur cette question. Il a exprimé sa préoccupation au sujet de la méthode choisie pour l'élaboration du rtm, notamment le souhait manifeste de rendre obligatoire l'utilisation des systèmes de freinage antiblocage ou combinés. Il a estimé que, pour justifié que puisse être ce souhait, les systèmes actuels avaient quelques années devant eux et ne devraient pas être négligés dans le rtm.

21. L'expert de la FEMA a émis l'espoir que tout groupe informel chargé de l'élaboration du rtm serait ouvert à l'ensemble des experts. Il a estimé que le rtm ne devrait pas rendre obligatoire l'utilisation de systèmes de freinage antiblocage (ABS) ou combinés (CBS), car seuls 10 % des motocycles en circulation en étaient équipés.

22. L'expert du Canada a confirmé qu'une réunion des parties intéressées se tiendrait le 25 octobre 2002 et que tous les experts intéressés étaient invités à y participer. Le Canada était d'avis que le rtm devrait inclure des dispositions applicables aux systèmes ABS et CBS, car ceux-ci représentaient la technologie la plus avancée en ce qui concerne les motocycles.

23. L'expert de l'Allemagne a précisé sa position exposée à la précédente session du GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/51, par. 21): il ne s'agissait pas d'établir un document visant à incorporer des prescriptions relatives au système ABS dans le Règlement n° 78 mais, plutôt, de souligner la nécessité d'incorporer de telles prescriptions dans le rtm.

#### RÈGLEMENT N° 90 (Garnitures de frein de rechange)

##### a) Extension

Document: TRANS/WP.29/GRRF/2001/18.

24. L'expert de la FEMFM a informé le GRRF que les travaux visant à actualiser la proposition étaient en cours et il a émis l'espoir que le texte serait prêt pour la prochaine session du GRRF.

##### b) Proposition de nouveau projet de règlement technique mondial sur les garnitures de frein de rechange

25. Le Président a informé le GRRF que l'élaboration d'un rtm applicable aux garnitures de frein de rechange n'avait pas été considérée comme une activité prioritaire par le WP.29. Le GRRF a décidé de retirer cette question de l'ordre du jour, en attendant que le WP.29 la considère comme une activité prioritaire.

#### RÈGLEMENT N° 111 (Tenue de route et stabilité des véhicules)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2000/19; TRANS/WP.29/GRRF/2002/27; document informel n° 17 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

26. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel n° 17 contenant des explications au sujet du document TRANS/WP.29/GRRF/2002/27. Résumant ses propositions, il a déclaré que l'essai de basculement, bien que permettant d'évaluer la stabilité dynamique des véhicules des catégories N2 et N3, ne prenait pas en compte l'angle de roulis de la carrosserie.

La valeur acceptée par son pays était un angle de roulis n'excédant pas 8° et il y avait une corrélation étroite entre les angles de roulis obtenus lors de l'essai de basculement et la vitesse dans le mode d'alignement. Le type de suspension n'a pas eu beaucoup d'incidence sur les résultats des essais. L'expert a ajouté que les prescriptions applicables à l'essai de basculement convenaient à une utilisation sur route mais que la Fédération de Russie demanderait des limites différentes pour les véhicules tout-terrain.

27. L'application d'un facteur de correction entre les essais utilisant de l'eau et les essais utilisant le liquide destiné réellement à être chargé a été acceptée en principe mais le GRRF a estimé que le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/27 contenait des symboles inexacts ou non définis. Les experts ont été priés de communiquer leurs observations à l'expert de la Fédération de Russie pour lui permettre de préciser la proposition, le cas échéant.

28. Le Président a déclaré qu'une décision concernant l'incorporation de prescriptions applicables à l'angle de roulis devrait être prise à la prochaine session. Il a recommandé aux experts de se pencher sur la question de savoir si l'élaboration du Règlement serait nécessaire au vu des nouveaux systèmes électroniques que les constructeurs d'automobiles avaient commencé à mettre au point pour assurer la stabilité des véhicules. Il a demandé à l'industrie d'informer le GRRF, à sa session de février 2003, de ces nouvelles technologies.

29. Le Président a conclu qu'en fonction de cela le GRRF pourrait poursuivre l'examen d'une proposition révisée de la Fédération de Russie.

#### RÈGLEMENT N° 79 (Équipement de direction)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/5 et Add.1, TRANS/WP.29/GRRF/2002/23, TRANS/WP.29/GRRF/2002/24; documents informels n<sup>os</sup> 12 et 18 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

30. L'expert de l'Allemagne a fait un exposé sur les derniers progrès en matière de systèmes de direction, notamment un système électrique entièrement autonome (sans conducteur) et un système mécanique actif, qui reposait sur une servodirection électrique et où le conducteur avait toujours le contrôle de la direction. Il a confirmé que le Règlement n° 79, dans sa forme actuelle, ne couvrait pas les systèmes purement électriques.

31. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/23 et le document informel n° 12, contenant tous les deux des amendements au document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5. Il a demandé au GRRF d'envisager d'inclure au Règlement une note introductive qui définirait le principe à la base des amendements. Sa principale préoccupation portait sur l'introduction de systèmes ne prévoyant aucun lien mécanique direct entre le volant de direction et les roues ainsi que sur le concept de «direction à commande automatique». Ces nouvelles technologies appelaient une explication qui aiderait le profane à comprendre le Règlement. Les représentants étaient manifestement préoccupés par certaines des propositions, en particulier celles relatives aux vitesses maximales du véhicule dans le cas des systèmes à commande automatique, et, à l'issue d'un débat, le GRRF a décidé qu'un groupe de rédaction examinerait les propositions et lui soumettrait une nouvelle proposition de synthèse. L'expert de la Pologne a présenté le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/24 et le document informel n° 18, contenant également des amendements à la proposition parue sous

la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/5. L'expert du Royaume-Uni a estimé que les propositions ne portaient réellement que sur un changement de méthode d'essai, une direction manuelle étant remplacée par une direction automatique, et a trouvé trop longue la durée de rotation prescrite dans la nouvelle proposition. L'expert de l'Allemagne a dit que, selon son expérience, la méthode actuelle et la durée de rotation prescrite étaient acceptables. Des représentants ont constaté avec préoccupation que la proposition de réduction des efforts à la commande de direction pour les véhicules de la catégorie N2 obligerait à équiper tous ces véhicules d'une servodirection. Le GRRF a néanmoins demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 18, avec une cote officielle, pour examen à la session de février 2003.

## PNEUMATIQUES

### a) Harmonisation mondiale des règlements sur les pneumatiques

Documents: Documents informels n°s 15, 16, 19 et 20 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

32. L'expert du Royaume-Uni, s'exprimant au nom du Président du groupe informel, a confirmé que les travaux sur le règlement technique mondial (rtm) avaient été suspendus et il a précisé que le groupe informel avait élaboré un projet de rtm sans lui donner une cote officielle. Il a suggéré d'envoyer la proposition au secrétariat et le GRRF a demandé à celui-ci de distribuer ce projet de rtm avec une cote officielle pour la prochaine session, afin de prendre note des travaux et des progrès accomplis par le groupe informel; le projet pourrait également servir de document de base pour les futurs amendements aux règlements applicables aux pneumatiques. Le GRRF a également demandé au secrétariat de distribuer, en tant que document informel de la cinquante-deuxième session, le texte des observations que le groupe informel avait envoyées aux États-Unis d'Amérique au sujet des propositions relatives à l'étiquetage (marquage) des pneumatiques et du renforcement des prescriptions en matière de performances.

Note du secrétariat: Ces deux nouveaux documents informels sont disponibles sur le site Web du GRRF et portent les numéros 19 et 20.

33. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRRF de la situation de l'élaboration de la nouvelle norme améliorée en matière de pneumatiques, qui modifie la norme FMVSS 139 (document informel n° 15), et du règlement définitif sur les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (document informel n° 16).

34. L'expert de l'Allemagne ayant demandé que les nouvelles prescriptions de la norme FMVSS 139 soient incorporées dans les Règlements de la CEE, l'expert de l'ETRTO a déclaré que les amendements au Règlement n° 30 pouvaient être envisagés, mais que les accidents dus aux défauts de conception ou de fabrication des pneumatiques étaient rares et que le principal problème venait d'une utilisation irrégulière.

### b) Essai d'adhérence des pneumatiques

35. L'expert du Royaume-Uni a rappelé au GRRF que le groupe informel ne s'était pas réuni depuis novembre 2001 mais que le groupe de travail de l'ISO poursuivait ses travaux. Il a ajouté qu'un projet révisé de norme ISO serait présenté début octobre 2002 au groupe ISO et que les deux méthodes (essai sur véhicule ou sur remorque) étaient toujours proposées. L'expert de

la Commission européenne a informé le GRRF que l'Union européenne arrêterait sa position sur les essais d'adhérence des pneumatiques à la mi-2003. L'expert du Japon a estimé qu'une seule méthode d'essai devrait être présentée dans le Règlement de la CEE-ONU.

c) Règlement n° 30 (Pneumatiques)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/11; TRANS/WP.29/GRRF/2002/15; document informel n° 3 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

36. L'expert du Royaume-Uni a fait part de son refus d'accepter un marquage temporaire des pneumatiques, comme indiqué dans la proposition de l'ETRTO (TRANS/WP.29/GRRF/2002/11). Faute d'accord, le GRRF a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition à sa prochaine session.

37. L'expert du Royaume-Uni a présenté la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/15 et fondée sur le document informel n° 16 de la précédente session (TRANS/WP.29/GRRF/51, par. 54). Il a également présenté le document informel n° 3 portant modification de sa proposition. Suivant en cela la suggestion de l'expert du Royaume-Uni, le GRRF a décidé d'examiner les deux propositions à sa prochaine session et a demandé au secrétariat de distribuer, avec une cote officielle, un texte de synthèse des deux documents.

d) Règlement n° 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/12; TRANS/WP.29/GRRF/2002/16; document informel n° 4 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

38. Le GRRF a adopté la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/12. Il a également examiné et adopté la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/16, telle que modifiée par le document informel n° 4. Il a été convenu de transmettre ces propositions, telles que reproduites à l'annexe 3 au présent rapport, au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2003, en tant que projet de complément 15 au Règlement.

Note du secrétariat: Lors de l'élaboration du rapport, le secrétariat a été informé par l'expert du Royaume-Uni que les propositions adoptées dans les documents TRANS/WP.29/GRRF/2002/12 et TRANS/WP.29/GRRF/2002/16 ainsi que dans le document informel n° 4 étaient légèrement incompatibles. La proposition reproduite à l'annexe 3 du présent rapport élimine cette incompatibilité. Toutefois, le GRRF souhaitera peut-être réexaminer la proposition de synthèse à sa session de février 2003, juste avant qu'elle ne soit examinée par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de mars 2003.

e) Règlement n° 64 (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/13; TRANS/WP.29/GRRF/2002/17; document informel n° 7 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

39. L'expert de l'OICA a présenté la proposition tendant à accroître la durée maximale autorisée pour le gonflage des pneumatiques des véhicules tout-terrain (TRANS/WP.29/GRRF/2002/13). Contre l'avis des experts du Danemark et du Royaume-Uni,

le GRRF a adopté la proposition et a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en tant que complément 2 au Règlement n° 64.

40. À la demande de l'expert du Royaume-Uni, le GRRF a décidé d'examiner une révision de la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/17, telle qu'amendée par le document informel n° 7. Le GRRF a demandé au secrétariat de distribuer cette proposition avec une cote officielle, pour examen à sa prochaine session. L'expert des Pays-Bas a demandé des précisions supplémentaires sur les pneumatiques pouvant rouler à plat; il semble qu'une proposition soit nécessaire pour ajouter au Règlement n° 30, voire au Règlement n° 54, des prescriptions applicables à de tels pneumatiques, y compris des marques d'identification.

f) Règlement n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles)

Document: TRANS/WP.29/GRRF/2001/14.

41. L'expert de l'ETRTO a retiré sa proposition visant à modifier le Règlement (TRANS/WP.29/GRRF/2001/14).

g) Règlement n° 108 (Pneumatiques rechapés)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/10; TRANS/WP.29/GRRF/2002/18; document informel n° 5 ( voir l'annexe 1 au présent rapport).

42. Suite à la suggestion de l'expert du Royaume-Uni, le GRRF a décidé d'examiner une révision de la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/18, telle qu'amendée par le document informel n° 5. Le secrétariat a été prié de distribuer ce document, avec une cote officielle, pour examen à la session de février 2003.

43. Le GRRF a adopté la proposition figurant à l'annexe 4 du rapport de la cinquante et unième session (TRANS/WP.29/GRRF/51, annexe 4). Il a été décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en tant que projet de supplément 1 au Règlement n° 108.

44. Le GRRF a également adopté la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/10. Il a été décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en tant que projet de rectificatif 1 au Règlement n° 108.

h) Règlement n° 109 (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/19; TRANS/WP.29/GRRF/2002/20; TRANS/WP.29/GRRF/2002/21; documents informels n°s 6, 9 et 14 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

45. En ce qui concerne le Règlement n° 108 (voir le paragraphe 42 ci-dessus), le GRRF a décidé d'examiner une révision de la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/19, telle qu'amendée par le document informel n° 6. Le secrétariat a été prié de distribuer ce document, avec une cote officielle, pour examen à la prochaine session.

46. Le GRRF a examiné et adopté la proposition parue sous la cote TRANS/WP.29/GRRF/2002/20, telle que reproduite ci-après. Il a été décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2003, en tant que projet de rectificatif 1 pour complément 1 au Règlement n° 109.

Paragraphe 3.2.12, note de bas de page 7/, remplacer l'adjectif «homologués» par «fabriqués».

47. S'agissant du rechapage des pneumatiques dépourvus de la mention «e» ou «E» (TRANS/WP.29/GRRF/2002/21), l'expert du BIPAVÉR a présenté le document informel n° 14, justifiant l'incorporation d'une disposition relative à l'acceptation de pneumatiques satisfaisant aux normes japonaises pour rechapage conformément au Règlement. Les experts de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et de l'Italie ont partagé l'avis de l'expert des Pays-Bas selon lequel les Parties contractantes, en vertu du cadre juridique de l'Accord de 1958, ne pouvaient pas accepter des normes différentes de celles des Règlements annexés audit Accord. L'expert de la France a également indiqué que le Règlement n° 109 était un texte régissant la certification de produit pour un pneumatique ayant reçu l'homologation de type en vertu du Règlement n° 54, et que, pour cette raison, il n'était pas possible d'accepter d'autres types de pneumatique. L'expert du Royaume-Uni a déclaré, juridiquement, il ne comprenait pas le point de vue des experts susmentionnés, mais que, techniquement, il pouvait accepter la proposition car, comme l'avait dit l'expert du BIPAVÉR, les prescriptions techniques des deux normes étaient similaires et le Règlement n° 109 représentait en fait une procédure de renouvellement de l'homologation.

48. Le Président a fait part de son intention de rendre compte de cette question au WP.29, afin d'obtenir une orientation générale.

49. L'expert du BIPAVÉR, présentant le document informel n° 9, a expliqué que les renseignements destinés à l'industrie du rechapage et concernant le reclassement, dans certains cas, de la description de service des carcasses de pneumatique n'étaient disponibles ni auprès du fabricant du nouveau pneumatique ni auprès des autorités d'homologation de type. Il a ajouté qu'en l'absence de tels renseignements les recapeurs indépendants étaient désavantagés par rapport à l'industrie des pneumatiques neufs, qui menait ses propres activités de rechapage. Après examen de la question, l'expert du Royaume-Uni s'est porté volontaire pour élaborer une proposition visant à modifier le Règlement n° 54 afin de préciser à quel moment les renseignements concernant le renforcement devaient être fournis à l'industrie du rechapage ainsi que la nature de ces informations. Le Président du GRRF a fait part de son intention de rendre compte de cette question au WP.29.

## PROPOSITION DE PROJET DE RÈGLEMENT SUR LES ROUES

Document: TRANS/WP.29/GRRF/2002/22.

50. L'expert de l'Italie a présenté le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/22, comprenant la proposition figurant dans le document informel n° 22 de la cinquante et unième session. Il a indiqué que cette proposition avait été approuvée lors d'une réunion à laquelle avaient participé les experts de l'Allemagne, du Royaume-Uni et de l'Italie.

51. Le GRRF a adopté ce document, moyennant les modifications reproduites ci-après, mais a décidé de ne pas le transmettre, pour examen, au WP.29 et à l'AC.1, tant que les États membres de l'Union européenne n'auraient pas clairement indiqué qu'ils soutiendraient ce nouveau Règlement. Le Président a fait part de son intention d'informer le WP.29 que le GRRF avait mené à bien les travaux techniques relatifs au projet de Règlement.

Paragraphe 2.4.1, modifier comme suit:

«2.4.1 “Roues de remplacement du constructeur du véhicule”, des roues fournies par le constructeur du véhicule.»

Paragraphe 2.4.2, modifier comme suit:

«... les mêmes matériels et équipements de fabrication que les roues de remplacement...»

Paragraphe 2.4.3, modifier comme suit:

«... mais qui sont produites par un fabricant qui n'est pas un fournisseur du constructeur du véhicule pour ce qui est de la roue spécifiée. En ce qui concerne la conception...»

Paragraphe 2.4.4, modifier comme suit:

«... des roues qui sont produites par un fabricant qui n'est pas un fournisseur du constructeur du véhicule en ce qui concerne le véhicule spécifié, dont la conception...»

Paragraphe 3.1.2.1, modifier comme suit:

«... roues de remplacement – voir paragraphes 2.4.2, 2.4.3 et 2.4.4.»

Ajouter un nouveau paragraphe 3.1.2.12, libellé comme suit:

«3.1.2.12 Désignations de la taille du pneumatique spécifiées pour l'équipement original par le constructeur du véhicule.»

Ajouter un nouveau paragraphe 3.1.3, libellé comme suit:

«3.3 Documentation conformément au paragraphe 1 de l'annexe 10 au présent Règlement:

- caractéristiques du véhicule (annexe 10, point 1.2);
- caractéristiques additionnelles (annexe 10, point 1.3);
- précisions sur les instructions relatives à la configuration (annexe 10, point 1.4); et
- prescriptions additionnelles (annexe 10, point 2).»

Paragraphe 3.1.3 (ancien), renuméroter 3.1.4.

Insérer le paragraphe 6.4 manquant, libellé comme suit:

«6.4 Dans le cas d'une roue de remplacement identique telle que définie au paragraphe 2.4.2, il ne doit y avoir aucune prescription relative aux essais physiques visés au paragraphe 6.5 ni à la vérification de la configuration du véhicule comme prévu au paragraphe 2 de l'annexe 10 du présent Règlement.»

Paragraphes 6.5.2.1 et 6.5.3.1, supprimer l'alinéa *e*.

Paragraphe 6.6, à supprimer.

Paragraphe 6.7 (ancien), renuméroter 6.6 et modifier comme suit:

«... au gré de l'organisme d'homologation de type ou du service technique désigné (voir le paragraphe 4 de l'annexe 6 du présent Règlement).»

Paragraphes 6.8 et 6.8.1 (anciens), renuméroter 6.7 et 6.7.1.

Paragraphe 6.8.2 (ancien), renuméroter 6.7.2 et modifier comme suit:

«6.7.2 Les roues doivent être adaptées aux pneumatiques des désignations dimensionnelles spécifiées initialement par...»

Annexe 10, paragraphe 1.2, modifier comme suit:

«... puissance du véhicule et code VIN avec au moins...»

## ÉLECTION DU BUREAU

52. M. Fendick, qui a présidé le GRRF au cours des 10 dernières années, a fait part de son intention de mettre fin à ses fonctions en raison des responsabilités croissantes qui sont les siennes dans son pays. Aucun candidat ne s'étant présenté, le GRRF a décidé d'élire son nouveau président au début de la cinquante-troisième session.

## HOMMAGE À M. FENDICK

53. Le GRRF a remercié M. Fendick d'avoir brillamment présidé le GRRF pendant ces 10 dernières années. Tous les experts lui ont adressé leurs souhaits de réussite dans sa nouvelle fonction et, en particulier, au sein du WP.29, où il continuera de représenter le Royaume-Uni. Le Secrétaire a tenu à remercier personnellement M. Fendick de sa collaboration sans faille, qui lui avait facilité la tâche. Les experts du GRRF ont exprimé leur gratitude à M. Fendick en lui réservant une très longue ovation.

## ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

54. L'ordre du jour ci-après a été arrêté pour la cinquante-troisième session du GRRF, prévue à Genève, du 3 février (14 h 30) au 7 février (17 h 30) 2003<sup>1, 2</sup>:

1. Règlement n<sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage)
    - 1.1 Extension
    - 1.2 Homologation de type modulaire des remorques
    - 1.3 Facilitation de l'essai des véhicules en circulation
    - 1.4 Allumage des feux stop
    - 1.5 Compatibilité de freinage des poids lourds
    - 1.6 Règlement technique mondial applicable aux freins des véhicules de transport de voyageurs
  2. Harmonisation des prescriptions de freinage des motocycles
  3. Règlement n<sup>o</sup> 90 (Garnitures de frein de rechange)  
Extension
  4. Règlement n<sup>o</sup> 111 (Tenue de route et stabilité des véhicules)  
Extension
  5. Règlement n<sup>o</sup> 79 (Équipement de direction)  
Extension
  6. Pneumatiques
    - 6.1 Harmonisation mondiale des règlements sur les pneumatiques
    - 6.2 Essai d'adhérence des pneumatiques
    - 6.3 Règlement n<sup>o</sup> 30 (Pneumatiques)
    - 6.4 Règlement n<sup>o</sup> 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires)
    - 6.5 Règlement n<sup>o</sup> 64 (Roues et pneumatiques de secours à usage temporaire)
    - 6.6 Règlement n<sup>o</sup> 108 (Pneumatiques rechapés)
    - 6.7 Règlement n<sup>o</sup> 109 (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires)
  7. ÉLECTION DU BUREAU
  8. QUESTIONS DIVERSES
-

Notes

<sup>1</sup> Dans un souci d'économie, les documents officiels expédiés par courrier avant la session ou affichés sur le site Web de la CEE-ONU (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>) ne sont plus distribués en salle. Les délégations sont donc priées de bien vouloir se munir de leur exemplaire des documents.

<sup>2</sup> Une demi-journée supplémentaire a été allouée par le WP.29 (voir le document TRANS/WP.29/861, par. 22 et annexe 2).

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Président		A	Proposed Meeting Running Order
2.	Turquie	1.6	A	Application of Disc Brakes and EBS Systems on HGV Combinations
3.	Royaume-Uni	6.3	A	Amendment to UK submission for amendments to Regulation No. 30 Car Tyres – Document TRANS/WP.29/GRRF/2002/15
4.	Royaume-Uni	6.4	A	Amendment to UK submission for amendments to Regulation No. 54 Commercial Vehicle Tyres – Document TRANS/WP.29/GRRF/2002/16
5.	Royaume-Uni	6.7	A	Amendment to UK submission for amendments to Regulation No. 108 Retreaded Car Tyres – Document TRANS/WP.29/GRRF/2002/18
6.	Royaume-Uni	6.8	A	Amendment to UK submission for amendments to Regulation No. 109 Retread Commercial Vehicle Tyres – Document TRANS/WP.29/GRRF/2002/19
7.	Royaume-Uni	6.5	A	Submission by the United Kingdom for amendments to Regulation No. 64, Temporary use spare wheels/tyres – Document TRANS/WP.29/GRRF/2002/17
8.	Royaume-Uni	1.6	A	Third HGV Compatibility Ad-hoc Working Group Meeting Report to GRRF
9.	BIPAVER	6.8	A	ECE Regulation 109 - Upgrading Information
10.	Royaume-Uni	1.1	A	Proposal to amend UNECE Regulation 13
10a.	CLEPA	1.1	A	Alternative to the wording proposed in Informal Document No. 10
11.	Allemagne	1.1	A	Proposal for a draft Corrigendum 3 to the 09 series of amendments to Regulation No. 13
12.	Royaume-Uni	5	A	Proposal from the United Kingdom regarding further amendments to the draft Regulation No. 79 – Document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
13.	ISO	1.1	A	Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 13
14.	BIPAVER	6.8	A	Proposal for the Inclusion of JIS Marked Tyres into Regulation No. 109
15.	États-Unis d'Amérique	6.1	A	Tire standard upgrade – FMVSS 139
16.	États-Unis d'Amérique	6.1	A	Tire Pressure Monitoring Systems Final Rule
17.	Fédération de Russie	4	A	Comments to the Russian Federation proposal concerning Regulation No. 111
18.	Pologne	5	A	Proposal to complete document TRANS/WP.29/GRRF/2002/24
19.	Royaume-Uni	6.1	A	Docket No. NHTSA-01-11157 – Tyre Safety Information Comment from the UNECE Group for Global Technical Regulations for Vehicle Tyres
20.	Royaume-Uni	6.1	A	Docket No. NHTSA-00-8011 – Updating of Safety Performance Requirements for Tyres Comment from the UNECE Group for Global Technical Regulations for Vehicle Tyres

---

Annexe 2AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13 SUR LA BASE DU DOCUMENT  
TRANS/WP.29/GRRF/2002/3 ADOPTÉ PAR LE GRRF  
À SA CINQUANTE-DEUXIÈME SESSION

Dans l'ensemble du Règlement et de ses annexes, remplacer le renvoi à la norme «ISO 11992-1:1998» par le renvoi à la norme «[ISO 11992-1:2003]»

Dans l'ensemble du Règlement et de ses annexes, remplacer le renvoi à la norme «ISO 11992-2:1998» par le renvoi à la norme «[ISO 11992-2:2003]»

Texte du Règlement,

Paragraphe 5.1.3.6, modifier comme suit:

«5.1.3.6 La ligne de commande électrique doit satisfaire aux normes [ISO 11992-1 et 11992-2:2003] et être du type point-à-point utilisant le raccord à sept broches ISO 7638-1 ou 7638-2:1997. Les contacts de transmission de données du raccord ISO 7368 doivent être utilisés pour transmettre des renseignements concernant exclusivement les fonctions de freinage (y compris les systèmes antiblocage) et de roulement (direction, pneumatique et suspension) conformément à la norme [ISO 11992-2:2003]. Les fonctions de freinage ont priorité et doivent être maintenues en mode normal et en mode de défaillance. La transmission de renseignements concernant le train de roulement ne doit pas retarder les fonctions de freinage. L'alimentation électrique, fournie par le raccord ISO 7638, doit être utilisée exclusivement pour les fonctions de freinage et de roulement et pour la transmission des renseignements relatifs à la remorque qui ne passent pas par la ligne de commande électrique. Cependant, les dispositions du paragraphe 5.2.2.18 du présent Règlement doivent s'appliquer dans tous les cas. L'alimentation électrique de toutes les autres fonctions doit utiliser d'autres moyens.»

Paragraphe 5.1.3.6.1, modifier comme suit:

«... l'homologation de type en vérifiant qu'il est satisfait aux dispositions pertinentes des parties 1 et 2 de la norme [ISO 11992:2003]. On trouvera à l'annexe 17 du présent Règlement...»

Annexe 6,

Paragraphe 3.4.1, modifier comme suit:

«3.4.1 Le simulateur doit produire un signal de demande numérique dans la ligne de commande électrique conforme à la norme [ISO 11992-2:2003] et acheminer ... (voir par. 6.4.2.2.24 et 6.4.2.2.25 de la norme [ISO 11992-2:2003]).»

Annexe 16, modifier comme suit:

«Annexe 16

(Réservée)»

Annexe 17,

Paragraphe 3.1.2, modifier comme suit:

«3.1.2 Pouvoir recevoir tous les messages transmis par le véhicule automobile à homologuer et pouvoir transmettre tous les messages provenant de la remorque d'après la norme [ISO 11992-2:2003];»

Paragraphe 3.2.2.1.1, renuméroter 3.2.2.1 et modifier l'intitulé de la troisième colonne du tableau, comme suit: «Valeur du signal de la ligne de commande électrique».

Paragraphes 3.2.2.3.1 et 3.2.2.3.2, remplacer le renvoi au «paragraphe 5.2.1.29.2» par un renvoi au «paragraphe 5.2.1.29.1.2».

Ajouter un paragraphe 3.2.2.4, libellé comme suit:

«3.2.2.4 Demande de freinage par le biais de la conduite d'alimentation:

Pour les véhicules automobiles conçus pour tracter des remorques raccordées au moyen d'une seule ligne de commande électrique:

Seule la ligne de commande électrique est raccordée.

Simuler un message EBS 22 (octets 4 et bits 3-4) fixé à 01b et vérifier que, lorsque le frein de service, le frein d'urgence ou le frein de stationnement est actionné à fond, la pression dans la conduite d'alimentation chute à 1,5 bar dans les deux secondes qui suivent.

Simuler une absence prolongée de communication de données et vérifier que, lorsque le frein de service, le frein d'urgence ou le frein de stationnement est actionné à fond, la pression dans la conduite d'alimentation chute à 1,5 bar dans les deux secondes qui suivent.»

Paragraphes 3.2.2.4 et 3.2.2.4.1 (anciens), renuméroter 3.2.2.5 et 3.2.2.5.1.

Paragraphe 4.1.3, modifier comme suit:

«... répondant à la norme [ISO 11992-2:2003].»

Paragraphe 4.2.2.1.1.1, modifier le tableau comme suit:

«

Message transmis par le simulateur		Pression dans les chambres de frein
Octets	Valeur du signal de demande numérique	
3-4	0	0 bar
3-4	33280 d (6,5 bar)	Telle que définie dans les spécifications de freinage du constructeur

»

Paragraphe 4.2.2.1.1.2, modifier le tableau comme suit:

«

Message transmis par le simulateur		Pression dans les chambres de frein
Octets	Valeur du signal de demande numérique	
3-4	0	0 bar
3-4	33280 d (6,5 bar)	Telle que définie dans les spécifications de freinage du constructeur

»

Ajouter un paragraphe 4.2.2.1.3, libellé comme suit:

«4.2.2.1.3 Pour les remorques raccordées au moyen d'une seule ligne de commande électrique, la réaction de la remorque à une défaillance de la transmission de commande électrique de la remorque entraînant une réduction de l'efficacité de freinage à au moins 30 % de la valeur prescrite doit être vérifiée grâce à la procédure suivante:

La ligne d'alimentation pneumatique doit être  $\geq 7$  bar au début de chaque essai.

La ligne de commande électrique doit être raccordée au simulateur.

Le signal EBS 12 (octets 3 et bits 5-6) doit être fixé à 00b pour indiquer à la remorque qu'une ligne de commande pneumatique n'est pas disponible.

Le signal EBS 12 (octets 3 et bits 1-2) doit être fixé à 01b pour indiquer à la remorque que le signal de la ligne de commande électrique est produit par deux circuits indépendants.

Les paramètres ci-après doivent être vérifiés:

Conditions d'essai	Réaction du système de freinage
Aucune défaillance dans le système de freinage de la remorque	Vérifier que le système de freinage communique avec le simulateur et que le signal EBS 22 (octets 4 et bits 3-4) est fixé à 00b.
Introduire une défaillance dans la transmission de commande électrique du système de freinage de la remorque qui empêche de maintenir au moins 30 % de l'efficacité de freinage prescrite	Vérifier que le signal EBS 22 (octets 4 et bits 3-4) est fixé à 01b ou Que la communication de données vers le simulateur a été interrompue.

»

Paragraphe 4.2.2.2.1.1, modifier comme suit:

«4.2.2.2.1.1 Dans le cas où une défaillance permanente de la transmission de commande électrique du système de freinage de la remorque empêche le frein de service d'atteindre l'efficacité requise, simuler une telle défaillance et vérifier que le signal EBS 22 (octets 2 et bits 3-4) transmis par la remorque est réglé à 01b. En outre, un signal doit être transmis par l'intermédiaire de la broche n° 5 du raccord ISO 7638 (signal de couleur jaune).»

---

Note du secrétariat: Cette proposition, accompagnée des amendements reproduits aux paragraphes 7 et 8 du présent rapport, devrait permettre au projet de complément 8 d'être conforme à la série 09 d'amendements au Règlement n° 13.

Annexe 3AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 54 ADOPTÉS PAR LE GRRF  
À SA CINQUANTE-DEUXIÈME SESSION

Paragraphe 2.17.1.2, modifier comme suit:

«... de l'annexe 5 du présent Règlement ou, selon le type de conception du pneumatique, le diamètre extérieur nominal exprimé en millimètres;»

Ajouter un paragraphe 2.17.1.4, libellé comme suit:

«2.17.1.4 Une indication de la configuration de montage pneumatique/jante lorsqu'elle diffère de la configuration classique et n'est pas déjà exprimée au moyen du symbole "d" indiquant le code du diamètre nominal de la jante.»

Paragraphes 2.17.2 à 2.17.2.5, à supprimer.

Paragraphe 3.1.11, modifier comme suit:

«3.1.11 Dans le cas de pneumatiques homologués pour la première fois après le [1<sup>er</sup> janvier 2004], l'identification visée au paragraphe 2.17.1.4 ne doit être placée qu'immédiatement après la marque du diamètre de la jante visée au paragraphe 2.17.1.3.»

Ajouter les nouveaux paragraphes 3.1.13 à 3.1.15, libellés comme suit:

«3.1.13 La mention "C" ou "LT" après la marque du diamètre de la jante visée au paragraphe 2.17.1.3 et, le cas échéant, après la configuration du montage pneumatique/jante visée au paragraphe 2.17.1.4:

3.1.13.1 Cette indication est facultative dans le cas des pneumatiques montés sur jantes à base creuse à épaulement de 5°, se prêtant à un montage simple ou jumelé, dont l'indice de capacité de charge en montage simple est au maximum de 121 et qui sont destinés aux véhicules automobiles.

3.1.13.2 Cette indication est obligatoire pour les pneumatiques montés sur jantes à base creuse à épaulement de 5°, se prêtant uniquement à un montage simple, dont l'indice de capacité de charge est au minimum de 122 et qui sont destinés aux véhicules automobiles.

3.1.14 La mention "CP" après la marque du diamètre de la jante visée au paragraphe 2.17.1.3 et, le cas échéant, après la configuration de montage pneumatique/jante visée au paragraphe 2.17.1.4. Cette indication est obligatoire pour les pneumatiques montés sur jantes à base creuse à épaulement de 5°, dont l'indice de capacité de charge en montage simple est au maximum de 121 et qui sont conçus spécifiquement pour les autocaravanes.

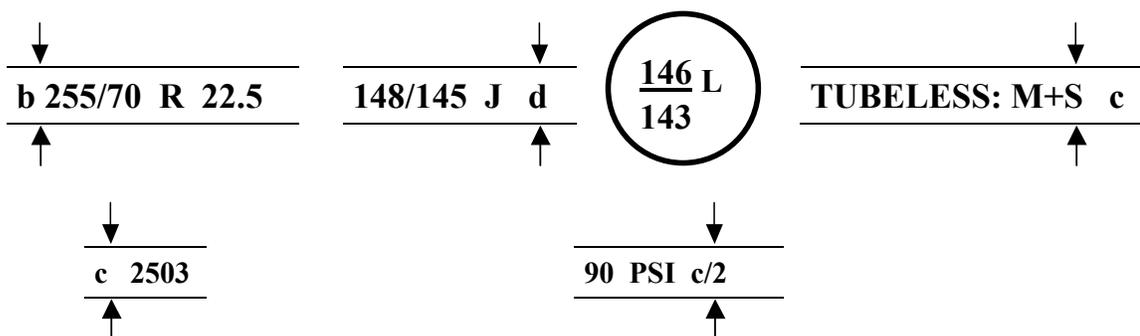
- 3.1.15 La mention «FRT» (pneumatiques pour essieux tirés) pour les pneumatiques conçus spécifiquement pour les remorques.»

Annexe 3, modifier comme suit:

«Annexe 3

### SCHÉMA DES INSCRIPTIONS DU PNEUMATIQUE

1.



	HAUTEURS MINIMALES DES INSCRIPTIONS (mm)	
	Pneumatiques de diamètre nominal de jante < 508 mm (Code 20) ou de grosseur nominale de boudin ≤ 235 mm (Code 9)	Pneumatiques de diamètre nominal de jante ≥ 508 mm (Code 20) ou de grosseur nominale de boudin > 235 mm (Code 9)
b	6	9
c	4	
d	6	

Ces inscriptions, qui sont données à titre d'exemples, définissent un pneumatique:

Ayant une grosseur nominale du boudin de 255;

Ayant un rapport nominal d'aspect de 70;

Possédant une structure radiale (R);

Ayant un diamètre nominal de jante de 572 mm, dont le symbole est 22,5;

Possédant des capacités de charge de 3 150 kg en simple et de 2 900 kg en jumelé, correspondant respectivement aux indices de charge 148 et 145 figurant à l'annexe 4 du présent Règlement;

Ayant une vitesse de référence de 100 km/h correspondant à la catégorie de vitesse J;

Classé dans la catégorie d'utilisation Neige: M+S

Pouvant être utilisé en outre à 120 km/h (catégorie de vitesse L) avec une capacité de charge de 3 000 kg en simple et de 2 725 kg en jumelé, correspondant respectivement aux indices de charge 145 et 143 figurant à l'annexe 4 du présent Règlement

Pouvant être monté sans chambre à air: "TUBELESS"

Fabriqué pendant la vingt-cinquième semaine de l'année 2003, et

Devant être gonflé à 620 kPa pour les essais d'endurance charge/vitesse, dont le symbole PSI et 90.

2. Dans le cas particulier de pneumatiques ayant la configuration de montage pneumatique/jante «A», les inscriptions doivent se présenter sous la forme de l'exemple ci-après:

235-700 R 450A, où:

235 désigne la grosseur nominale du boudin en mm

700 désigne le diamètre extérieur en mm

R désigne la structure du pneumatique – voir le paragraphe 3.1.3 du présent Règlement

450 désigne le diamètre nominal de la jante en mm

A désigne la configuration du montage pneumatique/jante.

Les inscriptions relatives à l'indice de charge, au symbole de la catégorie de vitesse, à la date de fabrication et autres inscriptions doivent suivre l'exemple 1 ci-dessus.

3. L'emplacement et l'ordre des inscriptions composant la désignation du pneumatique doivent être les suivants:

- a) La désignation de la dimension telle que définie au paragraphe 2.17 du présent Règlement doit être groupée, comme indiqué dans les exemples donnés plus haut: 255/70 R 22.5 ou 235-700 R 450A;

- b) La description de service comportant l'indice ou les indices de charge et le code de vitesse doivent être placés immédiatement après la désignation de la dimension du pneumatique, telle que définie au paragraphe 2.17 du présent Règlement;

c) Les symboles “TUBELESS” et “M+S” ou “FRT” ou “MPT” (et leurs équivalents) peuvent être éloignés de la désignation de la dimension du pneumatique;

d) S’il est fait usage du paragraphe 6.2.5 du ...»

Annexe 7

Paragraphe 2.2.1, modifier comme suit:

«2.2.1 Dans le cas des pneumatiques dont la catégorie de vitesse est supérieure à P, les méthodes d’essai sont celles définies au paragraphe 3.»

Paragraphe 3, modifier comme suit:

«3. Programme d’essais charge/vitesse pour les pneumatiques appartenant au minimum à la catégorie de vitesse Q

3.1 Ce programme s’applique:

3.1.1 À tous les pneumatiques dont l’indice de capacité de charge en montage simple est au maximum de 121.

3.1.2 Aux pneumatiques dont l’indice de capacité de charge en montage simple est au minimum de 122 et qui porte la mention supplémentaire “C” ou “LT” visée au paragraphe 3.1.13. du présent Règlement.»

Paragraphes 3.1 à 3.5 (anciens), renuméroter 3.2 à 3.6.

Annexe 7, appendice 1, note 2, modifier comme suit:

«... mention additionnelle “LT” ou “C”, visée au paragraphe 3.1.13 du présent Règlement doivent être essayés...»

---

Annexe 4

## GROUPES INFORMELS DU GRRF

<u>Sujet</u>	<u>Président</u>	<u>Personne à contacter</u>
Compatibilité de freinage des poids lourds	<sup>1</sup>	1
Tenue de route et stabilité des véhicules	M. R. B. Hoogvelt Téléphone: (+31-15) 269-6411 Télécopieur: (+31-15) 269-7314 Courrier électronique: hoogvelt@wt.tno.nl	1 Téléphone: Télécopieur: Courrier électronique:
Pneus	M. G. Harvey Téléphone: (+44-20) 7944-2086 Télécopieur: (+44-20) 7944-2069 Courrier électronique: geoff_harvey@detr.gsi.gov.uk	M. G. W. Burford Téléphone: (+44-20) 7944-2072 Télécopieur: (+44-20) 7944-2069 Courrier électronique: gordon_burford@detr.gsi.gov.uk
Roues	M. H. Hesse Téléphone: (+49-228) 300-7539 Télécopieur: (+49-228) 300-7409 Courrier électronique: <a href="mailto:hans.hesse@bmvbw.bund.de">hans.hesse@bmvbw.bund.de</a>	1 Téléphone: Télécopieur: Courrier électronique:
Direction	M. W. Mader Téléphone: (+49(0) 89) 32950-611 Télécopieur: (+49(0) 89) 32950-605 Courrier électronique: <a href="mailto:hw.maeder@tuevs-sued.de">hw.maeder@tuevs-sued.de</a>	1 Téléphone: Télécopieur: Courrier électronique:

-----

---

<sup>1</sup> Non encore désigné(e).