



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/65
1^{er} avril 2009

FRANÇAIS
ORIGINAL: ANGLAIS

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

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL EN MATIÈRE DE ROULEMENT
ET DE FREINAGE SUR SA SOIXANTE-CINQUIÈME SESSION
(2-6 février 2009)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION	1 – 2	4
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	3	4
III. RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU GRRF SUR L'ÉLABORATION D'UN RTM RELATIF AUX PNEUMATIQUES (point 2 de l'ordre du jour).....	4	4
IV. RÈGLEMENTS N ^{os} 13 ET 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour).....	5 – 22	4
A. Échange de vues sur un RTM relatif au freinage des voitures particulières (point 3 a) de l'ordre du jour)	5	4
B. Signal d'arrêt d'urgence (point 3 b) de l'ordre du jour).....	6 – 7	5
C. Attelage secondaire pour les remorques non freinées (point 3 c) de l'ordre du jour)	8	5

TABLE DES MATIÈRES (Suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
D. Frein de stationnement pour remorques (point 3 d) de l'ordre du jour)	9	5
E. Ligne de commande électrique (point 3 e) de l'ordre du jour)	10	5
F. Précisions (point 3 f) de l'ordre du jour)	11	6
G. Systèmes d'aide au freinage (point 3 g) de l'ordre du jour)	12 – 13	6
H. Contrôle électronique de la stabilité (ESC) (point 3 h) de l'ordre du jour)	14 – 18	6
I. Questions diverses (point 3 i) de l'ordre du jour)	19 – 22	7
V. FREINAGE DES MOTOCYCLES (point 4 de l'ordre du jour)	23	8
A. Harmonisation des prescriptions concernant le freinage des motocycles (point 4 a) de l'ordre du jour)	23	8
VI. RÈGLEMENT N° 55 (Attelages mécaniques) (point 5 de l'ordre du jour)	24 – 27	8
VII. RÈGLEMENT N° 90 (Garnitures de frein de rechange) (point 6 de l'ordre du jour)	28 – 32	9
VIII. RÈGLEMENT N° 79 (Mécanisme de direction) (point 7 de l'ordre du jour)	33	10
IX. PNEUMATIQUES (point 8 de l'ordre du jour)	34 – 49	10
A. Harmonisation des Règlements concernant les pneumatiques (point 8 a) de l'ordre du jour)	34 – 38	10
B. Règlements n ^{os} 30 et 54 (Pneumatiques) (point 8 b) de l'ordre du jour)	39	11
C. Règlement n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles) (point 8 c) de l'ordre du jour)	40 – 42	11
D. Règlement n° 124 (Roues de remplacement) (point 8 d) de l'ordre du jour)	43	12
E. Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) (point 8 e) de l'ordre du jour)	44 – 48	12

TABLE DES MATIÈRES (Suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
F. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 8 f) de l'ordre du jour).....	49	13
X. QUESTIONS DIVERSES (point 9 de l'ordre du jour)	50 – 58	13
A. Précisions sur le champ d'application des Règlements relevant du GRRF (point 9 a) de l'ordre du jour).....	50 – 51	13
B. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité primaire (point 9 b) de l'ordre du jour).....	52	14
C. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne (point 9 c) de l'ordre du jour)	53 – 54	14
D. Hommages et félicitations	55 – 57	14
E. Questions diverses	58	15
XI. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION	59	15

Annexe

I. Liste des documents distribués sans cote pendant la soixante-cinquième session (GRRF-65-...)	16
II. Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4 adoptés	19
III. Mandat et règlement intérieur du groupe de travail informel des systèmes automatiques de freinage d'urgence et des systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne	22
IV. Groupes informels du GRRF	24

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-cinquième session du 2 au 6 février 2009, sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690 amendé), les experts des pays suivants ont participé à ces travaux: Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse et Thaïlande. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi participé ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), 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 rechapeurs de pneumatiques (BIPAVÉR) et Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO).

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

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/1 et GRRF-65-01.

3. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/1) sans aucun amendement et il a arrêté l'ordre dans lequel en seraient examinés les points (GRRF-65-01).

III. RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU GRRF SUR L'ÉLABORATION D'UN RTM RELATIF AUX PNEUMATIQUES (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a noté que la sixième réunion informelle du groupe de travail sur l'élaboration d'un RTM relatif aux pneumatiques s'était tenue juste avant sa propre session (pour connaître les résultats de ses travaux, prière de se reporter au point 8 a) de l'ordre du jour, par. 34 à 38).

IV. RÈGLEMENTS N^{os} 13 ET 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour)

A. Échange de vues sur un RTM relatif au freinage des voitures particulières (point 3 a) de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a noté que sa décision de suspendre l'élaboration d'un projet de RTM sur le freinage des voitures particulières avait été entérinée par l'AC.3 à sa session de novembre 2008 et il a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour de sa prochaine session (septembre 2009).

B. Signal d'arrêt d'urgence (point 3 b) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14, GRRF-65-10, GRRF-65-11, GRRF-65-12, GRRF-65-27 et GRRF-65-39.

6. L'expert de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14, GRRF-65-10 et GRRF-65-39, dans lesquels il est proposé que les Règlements n^{os} 13 et 13-H prévoient l'allumage des feux stop lorsque le ralentissement provoqué par un système de freinage à récupération atteint un certain seuil. Le Japon a proposé un certain nombre d'améliorations (GRRF-65-27) au texte des documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14. Le Groupe de travail a pris note de l'intention contenue dans la proposition de l'OICA mais, faute de temps, il en a reporté l'examen approfondi à sa session suivante. L'expert de l'OICA s'est proposé d'établir, pour la prochaine session, en septembre 2009, une version révisée de sa proposition, qui tiendrait compte des observations reçues.

7. Le Groupe de travail a décidé de reporter à sa prochaine session l'examen des documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/3, GRRF-65-11 et GRRF-65-12.

C. Attelage secondaire pour les remorques non freinées (point 3 c) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12.

8. L'expert du Royaume-Uni a rappelé que l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/12 était de supprimer, dans le Règlement n^o 13, l'obligation pour les remorques légères d'être équipées d'un attelage secondaire et de l'insérer dans le Règlement n^o 55 (voir aussi le point 5 de l'ordre du jour). Le Groupe de travail a pris note des réserves pour étude formulées par les experts de l'Allemagne et de la Suède et a décidé d'examiner une dernière fois ce point à sa prochaine session.

D. Frein de stationnement pour remorques (point 3 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/11 et Corr.1.

9. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

E. Ligne de commande électrique (point 3 e) de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/6.

10. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

F. Précisions (point 3 f) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/7 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8.

11. Le secrétariat a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/7 et le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8 à sa prochaine session.

G. Systèmes d'aide au freinage (point 3 g) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15, GRRF-65-23 et Rev.1 et GRRF-65-29.

12. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRRF-65-23, qui annule et remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/15, et dans lequel il est proposé d'ajouter au Règlement n° 13-H de nouvelles prescriptions portant à la fois sur les systèmes d'aide au freinage et les systèmes de contrôle de la stabilité. L'expert de l'OICA s'est montré réticent à l'idée d'associer les deux systèmes dans un seul et même complément. Le Groupe de travail a décidé d'inclure les précisions proposées par l'Inde (GRRF-65-29).

13. Le Groupe de travail a adopté la proposition reproduite dans le GRRF-65-23-Rev.1 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que projet de complément 9 à la version initiale du Règlement n° 13-H.

H. Contrôle électronique de la stabilité (ESC) (point 3 h) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/4, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/5, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15, GRRF-65-05, GRRF-65-06 et Rev.1.

14. L'expert de la CLEPA a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18 avait pour objet de préciser les cas dans lesquels le contrôle de la stabilité n'était pas nécessaire. Il s'est proposé pour élaborer une nouvelle proposition indiquant les cas dans lesquels l'ESC devait être désactivé. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18 tel qu'amendé ci-dessous, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que rectificatif 2 à la série 11 d'amendements du Règlement n° 13.

Page 2, annexe 21, paragraphe 2.1.1, modifier comme suit:

«2.1.1 Lorsqu'un véhicule...

...

Aucune de ces deux fonctions n'est obligatoire:

- a) **Lorsque la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h;**
- b) **Pendant la procédure initiale d'autodiagnostic au démarrage et les contrôles de plausibilité;**
- c) **Lorsque le véhicule se déplace en marche arrière.».**

15. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/4, qui a pour objet de réviser les prescriptions relatives au signal d'avertissement qui doit se déclencher en cas de défaillance des remorques équipées d'un système de contrôle de la stabilité. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'elle est amendée ci-dessous, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que complément 3 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13.

Page 2, paragraphe 5.2.2.17.1, remplacer «signaler cette défaillance au moyen du signal» par «signaler cette défaillance **ou ce défaut** au moyen du signal».

16. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/5, dans lequel il est proposé que, sur les véhicules automobiles qui sont équipés d'un système de contrôle de la stabilité, toute défaillance de ce système soit indiquée au moyen du signal d'avertissement de couleur jaune. Le Groupe de travail a adopté cette proposition, sans amendement, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que (voir par. 15 ci-dessus) projet de complément 3 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13.

17. Au nom du Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), l'expert de la CLEPA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9 et GRRF-65-06-Rev.1, dans lesquels il est proposé de dispenser certains véhicules de la catégorie N₂ équipés d'une transmission hydraulique des prescriptions applicables aux systèmes de contrôle de la stabilité. Plusieurs délégations ont mis en doute la nécessité de cette dispense et ont formulé des réserves pour étude. Le Groupe de travail a décidé d'arrêter sa position sur cette question lors de sa session de septembre 2009 en se fondant sur une version révisée de la proposition du CLCCR.

18. L'expert de la CLEPA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15 et GRRF-65-05, dans lesquels il est proposé d'appliquer aux véhicules automobiles la même méthode d'évaluation du contrôle de la stabilité que celle appliquée aux remorques. Le Groupe de travail a manifesté un certain intérêt sur le principe, mais un certain nombre d'experts ont émis des doutes et demandé que les avantages de cette nouvelle méthode soient prouvés. Le Groupe de travail a noté la réserve de l'Allemagne et décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, en septembre 2009, en se fondant sur une version révisée de la proposition de la CLEPA.

I. Questions diverses (point 3 i) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/17, GRRF-65-03, GRRF-65-04, GRRF-65-13 et GRRF-65-14.

19. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/17, dans lequel il est proposé de modifier les dispositions transitoires du complément 7 au Règlement n° 13-H pour tenir compte des Parties contractantes qui souhaiteraient continuer à accorder des homologations de type, conformément au complément 6, aux véhicules dépourvus de système de contrôle de la stabilité. Le Groupe de travail a adopté le texte, tel qu'il est amendé ci-dessous, et demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que rectificatif 1 au complément 7 du Règlement n° 13-H.

Page 2, paragraphe 12.5, sans objet en français.

20. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-65-03, qui vise à supprimer, sur les véhicules équipés d'un système de freinage électronique, l'interdiction d'utiliser un fusible. Le Groupe de travail a adopté cette proposition, telle qu'elle est amendée ci-dessous, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que rectificatif 2 à la révision 6 du Règlement n° 13.

Paragraphe 5.2.2.17, note 16, remplacer «ISO 7638:1997» par «ISO 7638:2003»

21. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-65-04, qui vise à mettre à jour, dans le Règlement n° 13, les renvois à la norme ISO 7638. À la demande de l'expert de l'Allemagne, le secrétariat a mis à la disposition des participants un exemplaire de la norme ISO 7638:2003. Le Groupe de travail a décidé d'examiner une dernière fois cette question à sa prochaine session, et a demandé au secrétariat de faire distribuer le GRRF-65-04 sous une cote officielle.

22. L'expert de la CLEPA a présenté les documents GRRF-65-13 et GRRF-65-14, qui visent à préciser les prescriptions des Règlements n°s 13 et 13-H relatives au capteur et au signal optique servant à indiquer que les plaquettes de frein doivent être remplacées. Le Groupe de travail a adopté le GRRF-65-13, tel qu'amendé ci-dessous, et le GRRF-65-14 sans amendement. Le secrétariat a été prié de soumettre ces deux documents au WP.29 et l'AC.1 aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, respectivement en tant que projet de rectificatif 2 à la révision 6 du Règlement n° 13 et en tant que rectificatif 1 à la révision 1 du Règlement n° 13-H.

Paragraphe 5.2.2.8.2.1, sans objet en français.

V. FREINAGE DES MOTOCYCLES (point 4 de l'ordre du jour)

A. Harmonisation des prescriptions concernant le freinage des motocycles (point 4 a) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2008/64, GRRF-64-15 et GRRF-65-33.

23. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session.

VI. RÈGLEMENT N° 55 (Attelages mécaniques) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/13, GRRF-65-02 et GRRF-65-16 (voir annexe I du présent rapport).

24. L'expert de l'Allemagne, qui préside le groupe informel sur les attelages mécaniques, a rappelé que les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16 et GRRF-65-02 avaient pour objet d'introduire dans le Règlement n° 55 une nouvelle procédure d'essai applicable aux différents éléments des dispositifs d'attelage. Le Groupe de travail a adopté la proposition, telle qu'elle est amendée ci-dessous.

Page 5, paragraphe 3.10.2.2, ajouter à la fin du paragraphe ce qui suit:

«Un exemple de diagramme d'évolution qui satisfaisait à ces exigences est donné à l'adresse Web suivante: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-reg55.html>».

25. Cette méthode d'essai étant considérée comme nouvelle, le Groupe de travail a décidé qu'une nouvelle série d'amendements n'était pas nécessaire. Le Royaume-Uni, appuyé par l'Espagne, souhaiterait obtenir la confirmation que cette nouvelle méthode d'essai n'est pas destinée à remplacer la méthode actuelle (selon un seul et même axe) et que les Parties contractantes auront donc le choix entre les deux méthodes pour l'homologation des produits destinés à leurs marchés. Le Groupe de travail a donné son accord et il a donc demandé au secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 et l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que projet de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 55.

26. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/13, qui vise à supprimer du Règlement n° 13 les dispositions relatives à un attelage secondaire et à les transférer dans le Règlement n° 55 (voir aussi le point 3 c) de l'ordre du jour). Le Groupe de travail a noté les réserves formulées par les experts de l'Allemagne et de la Suède, qui préféreraient un renvoi à la norme ISO pertinente sur la résistance des chaînes. Le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question une dernière fois à sa prochaine session.

27. L'expert de la CLEPA a rendu compte au Groupe de travail des progrès réalisés par un groupe de travail de l'ISO sur l'élaboration d'un projet de norme sur les systèmes d'attelage entièrement automatiques destinés aux ensembles de véhicules utilitaires équipés d'une sellette d'attelage (GRRF-65-16). Il a ajouté que le groupe de travail de l'ISO avait aussi l'intention, dans un deuxième temps, d'élaborer une norme sur l'attelage automatique des remorques.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2009/8, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11, GRRF-64-22, GRRF-65-07, GRRF-65-08, GRRF-65-09, GRRF-65-25, GRRF-65-26 et GRRF-65-34.

28. Au nom du groupe informel des disques et tambours de rechange (RD&D), l'expert de l'Allemagne a rendu compte des progrès réalisés par ledit groupe informel. Il a présenté les documents GRRF-65-07, GRRF-65-08 et GRRF-65-09, qui contiennent des propositions d'amendements aux Règlements n°s 90, 13 et 13-H, et remplacent les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/7, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/10 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/11. Le Groupe de travail s'est félicité de ces propositions, qui visent à introduire dans les Règlements n°s 13 et 13-H des dispositions exigeant du constructeur qu'il indique dans la documentation relative à l'homologation de type d'un véhicule les codes d'identification correspondants à cette homologation et qu'il fournisse les renseignements nécessaires concernant le lien entre ce véhicule et les pièces de rechange d'origine. L'expert de l'OICA a proposé d'apporter aux propositions un certain nombre d'améliorations (GRRF-65-25 et GRRF-65-26). Enfin, l'expert de l'Allemagne a demandé l'avis du Groupe de travail sur la question du marquage des pièces de rechange d'origine.

29. La majorité des experts ont estimé que les pièces de rechange d'origine ne devaient pas nécessairement faire l'objet d'une homologation de type distincte conformément au Règlement n° 90, à condition qu'elles soient visées par l'homologation de type du véhicule (Règlement n° 13 ou 13-H), et qu'elles étaient facilement reconnaissables du fait de leur code d'identification permanent, à la fois indélébile et clairement lisible. Les experts de l'Allemagne et de l'OICA ont estimé qu'il était juridiquement impossible d'inclure des prescriptions de marquage pour les pièces de rechange d'origine dans le Règlement n° 90 étant donné qu'elles n'étaient pas visées dans le champ d'application dudit Règlement.

30. Le Groupe de travail a souscrit à la proposition de l'IMMA (GRRF-65-34) de retirer les véhicules de la catégorie L du champ d'application de la proposition d'amendement du Règlement n° 90, compte tenu de l'étroitesse des débouchés des disques et des tambours de rechange pour véhicules à deux ou trois roues.

31. Le Groupe de travail a demandé au groupe informel d'établir une version révisée de ces propositions en tenant compte des observations reçues, notamment celles contenues dans le document GRRF-64-22. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, en septembre 2009, en se fondant sur des documents portant une cote officielle.

32. Comme il l'avait décidé à sa précédente session, le Groupe de travail a examiné une dernière fois le projet de complément 11 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 90 (ECE/TRANS/WP.29/2009/8); il a confirmé qu'il l'adoptait et le transmettait au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de mars 2009.

VIII. RÈGLEMENT N° 79 (Mécanisme de direction) (point 7 de l'ordre du jour)

33. Le Groupe de travail a noté qu'il n'avait reçu aucun renseignement nouveau concernant ce point de l'ordre du jour et a donc décidé d'en reporter l'examen à sa prochaine session.

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

A. Harmonisation des Règlements concernant les pneumatiques (point 8 a) de l'ordre du jour)

Document: GRRF-65-28.

34. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés dans l'élaboration d'un règlement technique mondial sur les pneumatiques accomplis par le groupe informel lors de la réunion qu'il a tenue à Genève, le 2 février 2009, juste avant la présente session proprement dite. Le groupe informel n'a pas encore tranché la question du marquage des pneumatiques. Le Groupe de travail a noté que, dans le RTM, la question du marquage des pneumatiques soulèverait un certain nombre de questions juridiques en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des différentes procédures d'homologation (auto-homologation, homologation de type conformément au Règlement CEE, voire législation nationale). Le Groupe de travail est convenu de prendre l'avis du WP.29 sur cette question à une date ultérieure.

35. L'expert de l'Inde a présenté le document GRRF-65-28, dans lequel il est proposé que certaines catégories de pneumatiques soient soumises aux essais harmonisés pour pneumatiques à grande vitesse et pneumatiques d'endurance/basse pression. Il a en outre proposé que les trois

modules d'essai soient revus. Le Groupe a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de remettre l'examen de cette question à plus tard.

36. Le Président a fait part de son intention de rendre compte au WP.29 et à l'AC.3, à leurs sessions de mars 2009, des progrès réalisés dans l'élaboration du projet de RTM sur les pneumatiques. Son intention était de proposer à l'AC.3 de procéder en deux étapes, comme l'avait suggéré le groupe informel. En ce qui concerne le champ d'application de ce RTM, la première étape consisterait à harmoniser les modalités d'essai pour les pneumatiques à carcasse radiale destinés à des véhicules dont la masse ne dépasse pas 4 536 kg (10 000 livres). C'est au cours de cette première étape que les dispositions relatives aux pneumatiques pour voitures particulières seraient entièrement harmonisées. Cependant, les modalités d'essai applicables aux pneumatiques destinés aux camions légers ou aux véhicules utilitaires dont la masse ne dépasse pas 4 536 kg seraient, au choix de la Partie contractante, alignées soit sur celles de la norme fédérale américaine de sécurité des véhicules automobiles (FMVSS n° 139) soit sur celles du Règlement CEE n° 54. Cette première étape devrait être terminée d'ici à la fin 2010. Dans une seconde étape, on s'efforcerait d'harmoniser complètement les modalités d'essai applicables aux camions légers et aux véhicules utilitaires d'une masse ne dépassant pas 4 536 kg, dans les trois ans. Le Groupe de travail a souscrit à cette idée, sous réserve de confirmation par les représentants du Canada et des États-Unis d'Amérique.

37. Afin de faire avancer les choses, le Président a instamment prié tous les experts d'examiner, au niveau national, le projet de RTM en profondeur et de faire parvenir, dès que possible, leurs observations au secrétaire du groupe informel (info@etrto.org). À cette fin, l'expert de l'ETRTO a été prié de mettre à la disposition du secrétariat une version électronique révisable du projet de RTM pour qu'elle puisse être accessible au public sur le site Web du GRRF.

38. Le Président a proposé que le groupe de travail sur l'élaboration d'un RTM relatif aux pneumatiques se réunisse à nouveau à Genève, à l'occasion de la soixante-sixième session du GRRF. Il a ajouté que, si les travaux avançaient bien, une réunion informelle supplémentaire pouvait éventuellement se tenir en été 2009.

B. Règlements n^{os} 30 et 54 (Pneumatiques) (point 8 b) de l'ordre du jour

39. Constatant qu'aucun nouveau renseignement n'était disponible à propos de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a décidé d'en reporter l'examen à sa prochaine session.

C. Règlement n^o 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles) (point 8 c) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/16, GRRF-65-17 et GRRF-65-18.

40. Après avoir rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1, l'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-65-17 qui contient un certain nombre de propositions d'amendements au premier document. Il a ensuite présenté le document GRRF-65-18, qui plaide pour une mise à jour du Règlement n° 106. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1 tel qu'amendé par le GRRF-65-17.

41. L'expert de l'ETRTO a expliqué que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/16 avait pour objet d'aligner les dispositions du Règlement n° 106 sur celles des Règlements n°s 30, 54 et 75. Le Groupe de travail a adopté la proposition, sans aucun amendement.

42. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/Rev.1, tel qu'amendé par le document GRRF-65-17, et le document ECE/TRANS/WP.29/2009/16, sans amendement, au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que complément 8 à la version initiale du Règlement n° 106.

D. Règlement n° 124 (Roues de remplacement) (point 8 d) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/13 et GRRF-65-32.

43. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session, en septembre 2009.

E. Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) (point 8 e) de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 et Corr.1, GRRF-65-15, GRRF-65-21, GRRF-65-22, GRRF-65-24, GRRF-65-30, GRRF-65-31, GRRF-65-35, GRRF-65-36 et GRRF-65-40 (voir annexe I du présent rapport).

44. L'expert de l'Allemagne a rendu compte des progrès réalisés par le groupe informel de la surveillance de la pression des pneumatiques lors des réunions qu'il a tenues à Bonn les 13 et 14 octobre 2008 et le 12 décembre 2008. Il a présenté le projet de proposition établi par le groupe informel pour l'élaboration d'un nouveau règlement sur les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 et Corr.1), dans lequel les questions en suspens ont été placées entre crochets.

45. L'expert de l'OICA a présenté les documents GRRF-65-15, GRRF-65-30, GRRF-65-31 et GRRF-65-35, qui contiennent un certain nombre de propositions d'amendements ainsi que des arguments techniques pour que l'alerte de sous-gonflage se déclenche plus tard. L'expert du Royaume-Uni, en revanche, préférerait que l'alerte se déclenche plus tôt, sans aucune tolérance (GRRF-65-36). Pour sa part, l'expert de l'ETRTO a présenté les documents GRRF-65-21 et GRRF-65-22 qui vont aussi dans le sens d'un raccourcissement du délai de l'alerte, pour des raisons de sécurité.

46. À l'issue d'une longue discussion, le Président a proposé un texte de compromis fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10, texte qui est reproduit dans le document GRRF-65-40. Le texte en question prévoit, pour l'essai de diffusion, un seuil de pression de 20 % sans aucune tolérance, mais ne précise ni le temps total qui doit s'écouler [30 à 60 minutes] avant que le conducteur soit alerté ni les tolérances [5 kPa] concernant l'exactitude de l'appareil de mesure. Les valeurs indiquées devraient être maintenues entre crochets jusqu'à ce que le WP.29 les examine lors de ses prochaines sessions. Le Président a annoncé son intention d'informer le WP.29 des questions encore en suspens et de solliciter son avis à ce propos, lors de la session de mars 2009. L'expert de l'OICA a répété qu'il fallait absolument améliorer

l'exactitude des manomètres dans les stations-service. Le secrétariat a été prié d'en faire part à l'European Garage Equipment Association (EGEA).

47. En ce qui concerne le délai de déclenchement, l'expert de la Commission européenne a rappelé que les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques deviendraient obligatoires dans l'Union européenne en 2012. Le Groupe de travail a par conséquent décidé, à l'exception de l'expert de l'Allemagne, d'amender le Règlement n° 64 en y ajoutant des prescriptions sur les TPMS plutôt que d'élaborer un nouveau projet de règlement. L'expert de la Commission européenne a été prié d'établir une version révisée du document qui contiendrait les prescriptions concernant les TPMS à inclure dans le Règlement n° 64. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de soumettre la proposition adoptée au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de novembre 2009, en tant que projet de nouvelle série d'amendements au Règlement n° 64, à condition qu'il ait pu lui-même l'examiner une dernière fois à sa session de septembre 2009.

48. Pour finir, le Président a remercié les experts de l'Allemagne d'avoir exposé leur proposition et d'avoir su concilier les différents points de vue au sein du groupe informel.

F. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 8 f) de l'ordre du jour

49. L'expert de la Commission européenne a informé le Groupe de travail que l'Union européenne avait l'intention d'élaborer d'ici à la fin 2010 un nouveau règlement sur les dispositions générales de sécurité. Après avoir souligné l'urgence de cette question et la nécessité d'introduire dans les Règlements CEE pertinents une définition des pneumatiques spéciaux (c'est-à-dire pour la conduite sur neige ou pour les véhicules tout-terrain), afin que ceux-ci soient dispensés de certaines des dispositions relatives à la résistance à l'avancement et au bruit. Le Groupe de travail a accepté la proposition du Président de créer un groupe informel mixte GRRF/GRB sur la définition des pneumatiques spéciaux, sous réserve d'approbation par le WP.29 à sa session de mars 2009. Il a été précisé que le Président de ce groupe informel serait nommé par le WP.29 en concertation avec le Président du GRB.

X. QUESTIONS DIVERSES (point 9 de l'ordre du jour)

A. Précisions sur le champ d'application des Règlements relevant du GRRF (point 9 a) de l'ordre du jour

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4 et GRRF-64-10 (voir annexe I du présent rapport).

50. L'expert de la Commission européenne a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4 visait à préciser le champ d'application des Règlements n^{os} 30, 54, 108 et 109. Il a présenté le document GRRF-64-10 qui vise à inclure les véhicules de la catégorie N₁ dans le champ d'application des Règlements n^{os} 30 et 108.

51. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4, tel qu'il est reproduit à l'annexe II, et prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, aux fins d'examen à leurs sessions de juin 2009, en tant que complément aux Règlements pertinents.

B. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité primaire (point 9 b) de l'ordre du jour)

Document: GRRF-65-37.

52. L'expert de l'Espagne a présenté le document GRRF-65-37, qui vise à recueillir des informations sur l'application du Règlement n° 90 dans les Parties contractantes. Le Président a prié tous les experts à faire parvenir, par courrier électronique, leurs réponses au questionnaire à l'expert de l'Espagne (ilafuente@idiada.com).

C. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne (point 9 c) de l'ordre du jour)

Documents: GRRF-65-19, GRRF-65-20 et GRRF-65-38 (voir annexe I du présent rapport).

53. À propos du document GRRF-65-19, le Président a rendu compte de la réunion spéciale du Groupe de travail, qui s'est tenue à Genève le 9 décembre 2008. L'expert de l'Allemagne a rappelé au Groupe de travail qu'il s'était proposé, lors de la réunion de décembre, pour présider un groupe informel. Le Président a remercié l'Allemagne de sa proposition.

54. Le Président a proposé qu'un groupe informel soit mis sur pied afin de faire des progrès décisifs sur cette question. Les experts de la Commission européenne et de l'Allemagne ont indiqué qu'ils souhaitaient présider ce groupe. Compte tenu de l'importance de cette question pour la Commission européenne, le Groupe de travail a décidé de créer un groupe informel sur les systèmes automatiques de freinage d'urgence et les systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne, sous la présidence de la Commission européenne. L'expert du Japon a fait savoir que le groupe informel pouvait compter sur l'appui technique plein et entier de sa délégation. L'expert de l'OICA s'est porté volontaire pour assurer le secrétariat du groupe informel. Le Président a présenté le projet de règlement intérieur (GRRF-65-38) du groupe informel, qui a été adopté par le Groupe de travail (voir annexe III). Le Groupe de travail a décidé de transmettre au groupe informel le document GRRF-65-20, dans lequel il est proposé d'introduire dans le Règlement n° 79 de nouvelles dispositions sur les systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne.

D. Hommages et félicitations

55. Le Président a remercié M. Nic Bries (ETRTO) de sa précieuse contribution aux travaux du GRRF depuis de nombreuses années et lui a souhaité une bonne retraite.

56. Le Président a annoncé avec tristesse que M. Gabor Brett (Hongrie) était décédé des suites d'une maladie, et il l'a remercié, à titre posthume, de ses interventions toujours bien argumentées, notamment en ce qui concerne les systèmes de contrôle de la stabilité.

57. Le Groupe de travail a souhaité la bienvenue à M. Ferenc Finszter, le nouveau représentant de la Hongrie.

E. Questions diverses

58. Le Groupe de travail a décidé d'ajouter à l'ordre du jour un point sur la résistance au roulement afin d'être informé de l'avancement des travaux du GRB.

XI. ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE SESSION

59. Le Groupe n'a pas examiné l'ordre du jour de sa soixante-sixième session, qui doit se tenir à Genève du 15 (9 h 30) au 17 (17 h 30) septembre 2009. Il a été convenu que le Président, conjointement avec le secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour. La date limite pour la présentation des documents officiels pour la session est fixée au 26 juin 2009¹.

¹ Afin de permettre aux représentants de prendre plus facilement leurs dispositions pour le voyage et l'hébergement, le Président les informe que les questions relatives aux pneumatiques devraient être examinées en fin de session.

Annexe ILISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT
LA SOIXANTE-CINQUIÈME SESSION (GRRF-65-...)

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Décision prise</u>
01	Président	-	A	Running order of the provisional agenda of the 65th session of GRRF	(a)
02	Secrétariat	5	A	Proposed Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/16 (Regulation No. 55)	(a)
03	CLEPA	3(i)	A	Draft amendments to Regulation No. 13 (wiring requirements)	(a)
04	CLEPA	3(h)	A	Update ECE Regulation No. 13 to make reference to ISO 7638:2003	(b)
05	CLEPA	3(h)	A	Background Information on working document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/15	(a)
06	CLCCR	3(h)	A	Corrigendum to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9	(a)
07	Allemagne/ RD&D	6	A	Draft amendments to Regulation No.90 (Replacement brake linings)	(a)
08	Allemagne/ RD&D	6	A	Draft amendments to Regulation No.13 (Heavy Vehicle Braking)	(a)
09	Allemagne/ RD&D	6	A	Draft amendments to Regulation No.13-H (Braking)	(a)
10	OICA	3(b)	A	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14 (Regulation No. 13-Heavy vehicle braking)	(a)
11	OICA/CLEPA	3(b)	A	Amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking) regarding ESS	(b)
12	OICA/CLEPA	3(b)	A	Amendments to Regulation No. 13-H (Braking) regarding ESS	(b)
13	OICA/CLEPA	3(i)	A	Amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle Braking) regarding brake lining wear out sensor	(a)
14	OICA/CLEPA	3(i)	A	Amendments to Regulation No. 13-H (Braking) regarding brake lining wear out sensor	(a)
15	OICA	8(e)	A	Amendments to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (TPMS)	(a)

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Décision prise</u>
16	ISO	5	A	Road vehicles: Fully automatic coupling systems 24V (FACS) for heavy commercial vehicle combinations	(a)
17	ETRTO	3(g), 3(i)	A	Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/20/rev1 (Regulation No.106 on tyres for agricultural vehicles)	(a)
18	ETRTO	8(c)	A	Presentation on Regulation No.106 (tyres for agricultural vehicles)	(a)
19	Président	9(c)	A	Report on the GRRF special session concerning lane departure warnings systems automatic emergency braking	(a)
20	Allemagne	9(c)	A	Proposal for amendments to Regulation No. 79 (Steering equipment)	(a)
21	ETRTO	8(e)	A	ETRTO comments on document ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (TPMS)	(a)
22	ETRTO	8(e)	A	Annex to ETRTO comments on document ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (TPMS)	(a)
23+ Rev.1	Commission européenne	8(g)	A	Proposal for introducing requirements for Brake Assist Systems into Regulation 13H (Passenger Car Braking)	(a)
24	ETRTO	8(e)	A	TPMS - Information on an article published by the European Rubber Journal	(a)
25	OICA	6	A	Proposal for amendments to informal document GRRF-65-07	(a)
26	OICA	6	A	Proposal for amendments to informal documents GRRF-65-08 and GRRF-65-09	(a)
27	Japon	3(b)	A	Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/2 and ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/14	(a)
28	Inde	8(a)	A	Hi-Speed and Low inflation pressure test for the category of tyre below speed rating "S" (tyre GTR)	(a)
29	Inde	3(g)	A	Brake Assist System (BAS) - India comments on proposed amendment to Regulation No. 13-H	(a)
30	OICA	8(e)	A	Comments on GRRF-65-21, GRRF-65-22 and GRRF65-24 (TPMS)	(a)
31	OICA	8(e)	A	Proposal for a corrigendum to ECE/TRANS/WP29/GRRF/2009/10 (TPMS)	(a)

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Décision prise</u>
32	Allemagne	8(d)	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 124 (Replacement wheels)	(b)
33	IMMA	4(a)	A	Amendments to Regulation No.78 (Replacement brake linings)	(b)
34	IMMA	6	A	Amendments to Regulation No.90 (Replacement brake linings)	(a)
35	OICA	8(e)	A	OICA position on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (TPMS)	(a)
36	Royaume-Uni	8(e)	A	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (TPMS)	(a)
37	Espagne	9(b)	A	Questionnaire on the application of Regulation No. 90	(a)
38	Président	9(c)	A	Draft terms of reference/ rules of procedure AEBS/LDW informal group	(a)
39	OICA	3(b)	A	Proposal on Electric Regenerative Braking	(a)
40	Président	8(e)	A	Modifications to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/10 (TPMS)	(a)
Réexamen de documents sans cote présentés à des sessions antérieures du GRRF (renvoi au point de l'ordre du jour et à la décision prise à l'actuelle session)					
64-10	Commission européenne	9(a)	A	Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 30 and 108 (Clarification of the scope of Regulations)	(a)
64-15	Secrétariat	4	A	Proposal for an amendment to Regulation No. 78 (Suppl. 1 to the 03 series of amendments)	(a)
64-22	Inde	6	A	Proposal from India for draft amendments to Regulations Nos. 90, 13, 13-H and 78	(a)

Notes:

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session sous une cote officielle.
- c) Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session comme document sans cote.

Annexe II

AMENDEMENTS AU DOCUMENT ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/4 ADOPTÉS (Amendements collectifs aux Règlements n^{os} 30, 54, 108 et 109 (voir par. 51 du présent rapport))

A.1 PROPOSITION CONCERNANT LE RÈGLEMENT N^o 30 (Pneumatiques pour véhicules automobiles et leurs remorques)

Paragraphe 1, modifier comme suit (en ajoutant la note de bas de page **):

«1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux pneumatiques neufs conçus principalement pour les véhicules des catégories **M₁, N₁, O₁ et O₂** */, **/.

Il ne s'applique pas aux pneumatiques principalement conçus pour:

- a) Équiper les voitures de collection;
- b) La compétition.

*/ Selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1, telle que modifiée en dernier lieu par l'amendement 4).

****/ Le présent Règlement établit des prescriptions applicables aux pneumatiques considérés comme des éléments. Il ne limite pas leur montage à telle ou telle catégorie de véhicules.».**

A.2 PROPOSITION CONCERNANT LE RÈGLEMENT N^o 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques)

Paragraphe 1, modifier comme suit (en ajoutant la note de bas de page **):

«1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux pneumatiques neufs conçus principalement pour les véhicules des catégories **M₂, M₃, N, O₃ et O₄** */, **/. Cependant, il ne s'applique pas aux types de pneumatiques portant des symboles de catégorie de vitesse correspondant à des vitesses inférieures à 80 km/h.

*/ Selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1, telle que modifiée en dernier lieu par l'amendement 4).

****/ Le présent Règlement établit des prescriptions applicables aux pneumatiques considérés comme des éléments. Il ne limite pas leur montage à telle ou telle catégorie de véhicules.».**

A.3 PROPOSITION CONCERNANT LE RÈGLEMENT N° 108 (Pneumatiques rechapés pour véhicules automobiles et leurs remorques)

Paragraphe 1, modifier comme suit (en ajoutant la note de bas de page **/):

«1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à la production de pneumatiques rechapés **conçus principalement pour les véhicules des catégories M₁, N₁, O₁ et O₂ */, **/. Cependant, il ne s'applique pas à la production:**

- 1.1 Des pneumatiques rechapés dont la catégorie de vitesse est inférieure à 120 km/h ou supérieure à **300 km/h**;
- 1.2 Des pneumatiques initialement dépourvus de symboles de catégorie de vitesse et d'indices de charge;
- 1.3 Des pneumatiques initialement dépourvus d'homologation de type et d'inscription «E» ou «e»;
- 1.4 Des pneumatiques conçus pour équiper des véhicules construits avant 1939;
- 1.5 Des pneumatiques exclusivement conçus pour la compétition ou pour équiper des véhicules tout terrain et marqués en conséquence;
- 1.6 Des pneumatiques de secours à usage temporaire de type «T».

***/ Selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1, telle que modifiée en dernier lieu par l'amendement 4).**

****/ Le présent Règlement établit des prescriptions applicables aux pneumatiques considérés comme des éléments. Il ne limite pas leur montage à telle ou telle catégorie de véhicules.».**

A.4 PROPOSITION CONCERNANT LE RÈGLEMENT N° 109 (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires et leurs remorques)

Paragraphe 1, modifier comme suit (en ajoutant la note de bas de page **/):

«1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique à la fabrication de pneumatiques rechapés **conçus principalement pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N, O₃ et O₄ */, **/. Cependant, il ne s'applique pas à la fabrication:**

- 1.1 Des pneumatiques rechapés dont la catégorie de vitesse est inférieure à 80 km/h;

- 1.2 Des pneumatiques initialement dépourvus de symboles de catégorie de vitesse et/ou d'indices de charge;
- 1.3 Des pneumatiques initialement dépourvus d'homologation de type et d'inscription «E» ou «e».

***/ Selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules R.E.3 (document TRANS/WP.29/78/Rev.1, telle que modifiée en dernier lieu par l'amendement 4).**

****/ Le présent Règlement établit des prescriptions applicables aux pneumatiques considérés comme des éléments. Il ne limite pas leur montage à telle ou telle catégorie de véhicules.».**

Annexe III

MANDAT ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL DES SYSTÈMES AUTOMATIQUES DE FREINAGE D'URGENCE ET DES SYSTÈMES D'ALERTE EN CAS DE FRANCHISSEMENT DE LIGNE (voir par. 54 du présent rapport)

MANDAT

1. Le groupe informel est chargé d'établir des projets de propositions en vue d'inclure les systèmes automatiques de freinage d'urgence et les systèmes d'alerte en cas de franchissement de ligne dans des Règlements annexés à l'Accord de 1958.
2. Le groupe informel se concentrera sur les systèmes destinés aux poids lourds, des catégories N₂, N₃, M₂ et M₃ des classes B II et III. Le cas des véhicules des catégories M₁ et N₁ pourrait être examiné ultérieurement.
3. Le groupe informel devrait tenir pleinement compte des données et des résultats de recherches disponibles dans l'élaboration de ces propositions. Il devrait notamment prendre en considération les normes déjà en vigueur (par exemple les normes ISO, les normes SAE et la réglementation japonaise) ainsi que des règlements en vigueur dans d'autres pays concernant ces deux types de systèmes.
4. Les projets de texte devraient être soumis à la [soixante-neuvième] session du GRRF en [février 2011]².
5. La date d'achèvement des travaux du groupe informel devrait être fixée à la [soixante-dixième] session du GRRF en [septembre 2011]¹.
6. Ces objectifs seront révisés en février 2010.
7. La décision finale appartiendra au GRRF, au WP.29 et aux Parties contractantes.

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

1. Le groupe informel relève du GRRF et il est ouvert à tous les membres de ce dernier.
2. Le groupe informel est dirigé par un président et un secrétaire.
3. La langue officielle du groupe informel est l'anglais.
4. Tous les documents et/ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe sous une forme électronique appropriée, avant la réunion. Le groupe peut refuser d'examiner tout point ou proposition qui n'aurait pas été communiqué [dix] jours ouvrables à l'avance¹.

² Le texte entre crochets devrait être examiné lors de la première réunion du groupe informel.

5. Un ordre du jour et les documents connexes seront distribués à tous les membres du groupe informel avant chacune des réunions prévues.
6. Les décisions se prendront par consensus. Faute de consensus, le Président présentera les différents points de vue au GRRF dont il pourra, le cas échéant, solliciter l'avis.
7. Il sera rendu compte régulièrement au GRRF de l'état d'avancement des travaux du groupe informel, si possible sous la forme d'un document informel qui sera présenté par le président ou son représentant.
8. Tous les documents de travail devront être distribués sous forme numérique. Quant aux documents de séance, ils devraient être mis à la disposition du secrétariat de la CEE-ONU aux fins de publication sur le site Web du WP.29.

Annexe IV

GROUPES INFORMELS DU GRRF

<u>Groupe informel</u> <u>chargé</u>	<u>Président</u>	<u>Secrétaire</u>
du RTM sur les pneumatiques	M. I. Yarnold 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 disques et tambours de frein de rechange	M. W. Gaupp Téléphone: 49 201 825 4139 Télécopieur: 49 201 825 4185 Courriel: wgaupp@tuev-nord.de	M. M. Pehle (CLEPA) Téléphone: 49 226 278 1974 Télécopieur: 49 226 278 6550 Courriel: pehle@bpw.de
de la définition des pneumatiques spéciaux <u>2/</u>	<u>1/</u>	<u>1/</u>
des systèmes automatiques de freinage d'urgence et des systèmes d'alerte franchissement de ligne <u>2/</u>	(Commission européenne) <u>1/</u>	(OICA) <u>1/</u>

1/ À déterminer.

2/ Sous réserve d'approbation par le WP.29.
