


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Quatre-vingt-quatrième session

Genève, 19-22 septembre 2017

**Rapport du Groupe de travail en matière de roulement
et de freinage sur sa quatre-vingt-quatrième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2-4	3
III. Systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) (point 2 de l'ordre du jour)	5-8	3
IV. Règlements n ^{os} 13 et 13-H (point 3 de l'ordre du jour)	9-16	4
A. Contrôle électronique de la stabilité	9	4
B. Ensembles modulaires de véhicules.....	10	4
C. Précisions.....	11-15	4
D. Questions diverses	16	4
V. Règlement n ^o 55 (point 4 de l'ordre du jour).....	17	5
VI. Freinage des motocycles (point 5 de l'ordre du jour).....	18-21	5
A. Règlement technique mondial n ^o 3	18-20	5
B. Règlement n ^o 78.....	21	5
VII. Règlement n ^o 90 (point 6 de l'ordre du jour).....	22-24	6
VIII. Pneumatiques (point 7 de l'ordre du jour).....	25-45	6
A. Règlement technique mondial n ^o 16	25-26	6
B. Règlement n ^o 30.....	27	6
C. Règlement n ^o 54.....	28-30	7
D. Règlement n ^o 75.....	31	7



E.	Règlement n° 106.....	32	7
F.	Règlement n° 109.....	33	7
G.	Règlement n° 117.....	34–35	7
H.	Règlement n° 141.....	36–37	8
I.	Règlement n° 142.....	38–42	8
J.	Dispositions relatives aux pneus neige	43	8
K.	Questions diverses	44–45	8
IX.	Systèmes de transport intelligents (STI) (point 8 de l'ordre du jour).....	46–47	9
A.	Automatisation des véhicules	46	9
B.	Autres questions relatives aux STI	47	9
X.	Équipement de direction (point 9 de l'ordre du jour).....	48–54	9
A.	Règlement n° 79.....	48–49	9
B.	Fonction de direction à commande automatique	50–53	10
C.	Dispositions relatives aux systèmes complexes de commande électronique ..	54	10
XI.	Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 10 de l'ordre du jour).....	55–57	11
A.	Rapport sur les activités du groupe de travail informel et des sous-groupes IWVTA.....	55–56	11
B.	Questions diverses	57	11
XII.	Échange de vues sur les innovations, l'automatisation et les voitures autonomes (point 11 de l'ordre du jour).....	58	11
XIII.	Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)	59	11
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	60–62	12
A.	Points à retenir des sessions de mars et juin 2017 du WP.29.....	60	12
B.	Règlement n° 89.....	61	12
C.	Autres questions.....	62	12
XV.	Ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-cinquième session.....	63	12
Annexes			
I.	Liste des documents informels (GRRF-84-...) examinés pendant la session.....		13
II.	Mandat et Règlement intérieur adoptés pour le groupe de travail informel des systèmes AEBS.....		15
III.	Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/17.....		17
IV.	Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/21.....		18
V.	Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/23.....		19
VI.	Mandat et Règlement intérieur révisés du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique		21

I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa quatre-vingt-quatrième session du 19 au 22 septembre 2017, à Genève, sous la présidence de M. B. Frost (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Y ont participé, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, Amend.1 et Amend.2) des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (UK), Slovaquie, Suède et Suisse. Un expert de la Commission européenne était également présent. Des experts des organisations non gouvernementales (ONG) suivantes ont participé : Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechappeurs de pneumatiques (BIPAVÉR), Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA/MEMA/JAPIA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction, Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). À l'invitation spéciale du Président et du secrétariat, les ONG suivantes ont aussi participé : Imported Tyre Manufacturers Association (ITMA), Recreational Vehicle Industry Association (RVIA), Tesla Inc. et centre de certification des véhicules en matière de sécurité du Comté de Changua.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/10,
Documents informels GRRF-84-01,
GRRF-84-06 et GRRF-84-08.

2. Le GRRF a examiné l'ordre du jour établi pour la quatre-vingt-quatrième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/10) et l'a adopté en y ajoutant l'examen du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/25 au titre du point 7 k). L'ordre du jour adopté est reproduit dans le document GRRF-84-08, y compris tous les documents informels reçus à la date du début de session.

3. Le GRRF a aussi adopté l'ordre d'examen proposé pour la session dans le document GRRF-84-01. Les documents informels distribués pendant la session sont énumérés à l'annexe I du présent rapport.

4. Le secrétariat a présenté le document GRRF-84-06, en annonçant que la prochaine session du GRRF se tiendrait le 11 décembre 2017 et en rappelant que la date limite pour la soumission de documents officiels était le 19 septembre 2017.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP29/GRRF/2017/24,
Documents informels GRRF-84-03 et GRRF-84-21.

5. Le secrétariat a rappelé que la note de bas de page 5 figurant dans le tableau de l'annexe 3 de la série 01 d'amendements au Règlement n° 131 prévoyait que les valeurs indiquées pour la vitesse de la cible dans la case H2 soient réexaminées avant le 1^{er} novembre 2021.

6. L'expert du Japon a présenté le document GRRF-84-03 dans lequel figurait le mandat du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS), adopté par les membres du groupe de travail informel, sur la base de l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/83.

7. Le GRRF s'est dit favorable à la proposition et il a adopté le mandat proposé pour le groupe de travail informel des systèmes AEBS, tel que reproduit à l'annexe II.

8. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/24 dans lequel sont proposées des dispositions relatives à la réactivation automatique du système AEBS. L'expert de l'OICA a apporté une réponse à cette proposition (GRRF-84-21). Le GRRF y a, quant à lui, réagi favorablement et il a invité les experts de l'Allemagne et de l'OICA à avancer une proposition révisée en vue de la session de février 2018 du GRRF.

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

A. Contrôle électronique de la stabilité

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

B. Ensembles modulaires de véhicules

10. Le secrétariat a rappelé que le mandat du groupe de travail informel des ensembles modulaires de véhicules, adopté par le WP.29 en mars 2017, avait été prorogé jusqu'à février 2019.

C. Précisions

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/13)
(ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/2)
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/11
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/12
Document informel GRRF-84-04.

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

12. Le Président du GRRF a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/2 avait pour objet de supprimer une disposition obsolète dans l'annexe 5 du Règlement n° 13, et qu'il avait été adopté à la session précédente et maintenu à l'ordre du jour.

13. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/11, qui visait à clarifier la note de bas de page 12. Le GRRF a adopté cette proposition.

14. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/12 tel que modifié par le document GRRF-84-04 (« Justification »), qui visait à préciser la vérification de l'amplitude de mouvement du dispositif d'équilibrage sans qu'il soit nécessaire d'effectuer des mesures sous la remorque dans une position susceptible de poser des problèmes de sécurité. Le GRRF a adopté cette proposition.

15. Le GRRF a prié le secrétariat de soumettre les trois documents officiels susmentionnés en tant que projet de complément 15 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13, pour examen et mise aux voix par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de mars 2018.

D. Questions diverses

16. Aucune intervention n'a été faite au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/13,
Documents informels GRRF-84-26 et GRRF-84-27.

17. Le Président du groupe de travail informel des dispositifs et composants d'attelage pour machines agricoles a fait rapport sur les activités du groupe (GRRF-84-27) et il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/13, tel que modifié par le document GRRF-84-26, qui comprend un projet de Règlement sur les attelages pour machines agricoles. Le GRRF a débattu des parties de texte du paragraphe 4.5 mises entre crochets et a prié le groupe de prendre en considération la législation relative à la sécurité au travail. L'expert de la Suède a proposé de préciser les dispositions relatives aux attelages télécommandés et aux témoins à distance. Le GRRF est convenu que le témoin à distance devrait se situer au même endroit que la commande à distance. Le Président du groupe de travail informel s'est proposé de soumettre une proposition révisée à la session de février 2018 du GRRF.

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

A. Règlement technique mondial n° 3

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/15,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/16,
Documents informels GRRF-84-10.

18. L'expert de l'Italie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/15, établi en collaboration avec l'expert de l'IMMA, dans lequel il était suggéré d'aligner le texte du Règlement technique mondial (RTM) n° 3 sur celui du Règlement n° 78, en ce qui concerne tout particulièrement les systèmes antiblocage des freins (ABS) des tricycles, les signaux d'arrêt d'urgence et les moyens de désactiver la fonction ABS (« interrupteur ABS »). L'expert du Canada a apporté une réponse à la proposition (GRRF-84-10). L'expert de l'Italie a également présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/16, qui rendait compte des activités relatives à la proposition d'amendement au RTM n° 3. L'expert de l'Inde a informé le GRRF des activités réglementaires menées dans son pays concernant l'obligation d'installer un système ABS sur les nouveaux motocycles d'une cylindrée supérieure ou égale à 125 cm³.

19. Le GRRF a recommandé à l'expert de l'Italie de veiller à ce que le projet d'amendement au RTM n° 3 soit aussi harmonisé que possible avec le Règlement n° 78, en ce qui concerne notamment l'interrupteur ABS, afin d'éviter d'avoir à apporter des amendements au Règlement n° 78.

20. L'expert de l'Italie a accepté de présenter une proposition révisée en vue de la session de février 2018 du GRRF.

B. Règlement n° 78

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/14,
Document informel GRRF-84-13.

21. L'expert de l'IMMA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/14 modifié par le document GRRF-84-13, qui visait à établir des conditions supplémentaires régissant l'allumage des feux stop. L'expert du Canada a recommandé de traiter cette question dans le cadre du RTM n° 3. Le Président a noté que l'ETRTO ne serait pas autorisée à proposer des amendements au RTM n° 3 et il a demandé si une Partie

contractante à l'Accord de 1998 pourrait parrainer cet amendement. Le GRRF a posé la question de savoir pourquoi l'auteur de la proposition avait sélectionné des dispositions issues du Règlement n° 13 et non du Règlement n° 13-H. L'expert de l'IMMA a accepté de soumettre une proposition révisée en vue de la session de février 2018 du GRRF.

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

Document(s) : Document informel GRRF-84-25.

22. L'expert de l'Espagne a rappelé que le groupe spécial d'intérêt du Règlement n° 90 était mû par sa volonté i) d'examiner l'application du Règlement n° 90, ii) d'examiner la nécessité d'agrandir le champ d'application du Règlement, et iii) d'avancer une recommandation concernant les pièces de freinage reconstruites.

23. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-84-25, qui portait sur la question soulevée à la quatre-vingt-deuxième session du GRRF concernant l'opportunité d'engager des activités réglementaires liées aux étriers de freins de remplacement.

24. Le GRRF a adhéré à la proposition de l'expert de l'Espagne visant à distribuer un questionnaire aux représentants.

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

A. Règlement technique mondial n° 16

Document(s) : Documents informels GRRF-84-05, GRRF-84-11 et GRRF-84-12.

25. L'expert de la Fédération de Russie, en sa qualité de président du groupe de travail informel du RTM sur les pneumatiques, a fait rapport sur les travaux du groupe (GRRF-84-05) s'agissant de l'élaboration du projet d'amendement 2 au RTM n° 16 (Pneumatiques). Il a rendu compte des progrès réalisés et des difficultés rencontrées, en ce qui concerne tout particulièrement l'harmonisation de l'essai à grande vitesse et la nécessité de prolonger de deux ans le mandat du groupe. Le GRRF s'est dit favorable à cette demande et est convenu de solliciter l'approbation de l'AC.3 à cet égard.

26. L'expert de la Chine a présenté les documents GRRF-84-11 et GRRF-84-12, dans lesquels étaient mises en lumière les disparités entre le RTM n° 16 et la réglementation chinoise concernant les pneumatiques. Le GRRF s'est félicité de la participation de la Chine aux travaux relatifs aux RTM n° 16 ainsi que de la quantité remarquable de travail accompli pour recenser les divergences entre la version actuelle du RTM et la réglementation chinoise.

B. Règlement n° 30

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/17,
Document informel GRRF-84-15.

27. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/17 modifié par le document GRRF-84-15, avec des corrections de forme. Le GRRF a adopté la proposition telle que modifiée par l'annexe III en tant que projet de complément 19 au Règlement n° 30 et il a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2018.

C. Règlement n° 54

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/18,
Documents informels GRRF-84-16 et GRRF-84-34.

28. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/18 modifié par le document GRRF-84-16, avec des corrections de forme et l'actualisation de plusieurs dimensions de pneumatiques figurant dans l'annexe 5.

29. Le GRRF a décidé d'adopter la proposition d'amendement au paragraphe 3.4 (sur la base du document GRRF-84-34) tel qu'énoncée ci-après :

Paragraphe 3.4, lire :

« 3.4 Les inscriptions mentionnées au paragraphe 3.1 et la marque d'homologation prévue par le paragraphe 5.4 du présent Règlement doivent être moulées en relief ou en creux sur les pneumatiques. Elles doivent être nettement lisibles et, à l'exception de la marque mentionnée aux paragraphes 3.1.1, 3.1.2 et 3.1.13 ci-dessus, situées sur au moins l'un des flancs de la zone basse du pneumatique. »

30. L'expert de l'ETRTO s'est proposé d'établir une proposition révisée pour la session du GRRF de février 2018 afin de tenir compte des observations reçues concernant certaines dispositions proposées dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/18.

D. Règlement n° 75

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

E. Règlement n° 106

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/19,
Document informel GRRF-84-17.

32. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/18, complété par le document GRRF-84-17, dans lequel il était proposé d'ajouter plusieurs dimensions de pneumatiques. L'expert de l'ETRTO s'est proposé d'établir une proposition révisée en vue de la session du GRRF de février 2018 afin de tenir compte des observations reçues.

F. Règlement n° 109

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/20.

33. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/20, qui avait pour objet d'harmoniser les définitions et les dispositions du Règlement n° 09 avec celles des Règlements n°s 30, 54 et 117. À la suite de l'intervention de l'expert du BIPAVÉR et de l'expert de l'Espagne, le GRRF est convenu que le texte proposé au paragraphe 6.4.4 gagnerait à être clarifié. L'expert de la France s'est proposé d'établir une proposition révisée en collaboration avec les experts de l'Espagne et du BIPAVÉR.

G. Règlement n° 117

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42,
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7.

34. Le Président a rappelé que le GRRF avait déjà approuvé les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/42 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/7 avec des

corrections de forme et que ces documents avaient été maintenus à l'ordre du jour, dans l'attente de propositions de fond à la session à venir.

35. Le GRRF a décidé de maintenir les deux documents à l'ordre du jour de sa session de février 2018.

H. Règlement n° 141

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43.

36. Le Président a rappelé que le GRRF avait déjà approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/43 avec des corrections de forme et que ce document avait été maintenu à l'ordre du jour, dans l'attente de propositions de fond aux sessions à venir.

37. Le GRRF a décidé de maintenir ce document à l'ordre du jour de sa session de février 2018.

I. Règlement n° 142

Document(s) : (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/44),
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/21,
Documents informels GRRF-84-33 et GRRF-84-35.

38. Le Président a rappelé que le GRRF avait déjà approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/44 avec des corrections de forme et que ce document avait été maintenu à l'ordre du jour, dans l'attente de propositions de fond à la session à venir.

39. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/21 dans lequel il était proposé de corriger des références à certains paragraphes en raison des modifications apportées au Règlement n° 30. Le GRRF a approuvé la proposition telle que reproduite dans l'annexe IV.

40. Le GRRF a prié le secrétariat de soumettre le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/44 ainsi que le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/21 modifié en tant que projet de complément 1 au Règlement n° 142, pour examen et mise aux voix par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de mars 2018.

41. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-84-33, dans lequel figuraient les résultats d'une étude visant à évaluer l'efficacité des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) en général et tout particulièrement celle des systèmes indirects et directs, en comparant les pressions de gonflage réelles de pneumatiques avec chaque valeur de pression recommandée. L'expert s'est proposé de communiquer, sur demande, des précisions à ce sujet. L'expert de l'ETRTO a proposé de passer l'étude en revue.

42. Aucun renseignement n'a été présenté sur la réglementation et la législation existantes concernant l'utilisation obligatoire des TPMS.

J. Dispositions relatives aux pneus neige

Document(s) : Document informel GRRF-84-20.

43. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRRF-84-20 concernant la possibilité d'élaborer des dispositions relatives aux pneus neige pour toutes les catégories de pneumatiques et de véhicules, de telles dispositions existant déjà pour les catégories C1, C2 et C3 de pneumatiques et les catégories M et N de véhicules, en modifiant le champ d'application du Règlement n° 117. Le GRRF a étudié les différentes possibilités ainsi que la nécessité d'établir un groupe de travail informel pour travailler sur cette question. Le GRRF s'est dit en principe favorable à la création d'un groupe de travail informel et il a invité l'expert de l'Allemagne et les autres experts intéressés à établir le projet de mandat du groupe pour examen par le GRRF en février 2018.

K. Questions diverses

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/25.

44. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/25 dans lequel était proposé un rectificatif, exclusivement en russe, au Règlement n° 108. Le GRRF a adopté la proposition et prié le secrétariat de la soumettre, en tant que projet de rectificatif au Règlement n° 108, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leur session de février 2018.

45. L'expert de la Fédération de Russie, M. Kutenev, a fait un exposé oral dans lequel il a plaidé en faveur d'activités visant à réduire l'émission de particules due à l'usure des pneumatiques. Le GRRF a pris note des activités du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE) et de son groupe de travail informel du programme de mesure des particules.

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

A. Automatisation des véhicules

Document(s) : Document informel WP.29-172-08.

46. L'expert de l'Allemagne a présenté le document WP.29-172-08 dans lequel il était proposé de réglementer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules équipés de la technologie « SAE des niveaux 3 et 4 ». Le GRRF a étudié cette suggestion ainsi que la proposition visant à modifier le mandat du groupe de travail informel des fonctions de direction à commande automatique au titre du point 9 de l'ordre du jour.

B. Autres questions relatives aux STI

47. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et le GRRF ont tenu une session commune afin d'échanger des renseignements sur les activités présentant un intérêt pour ces deux entités. Cette fois-ci, la session portait sur les thèmes des « activités secondaires » et de la cybersécurité. Les participants sont convenus que ces sessions communes constituaient une entreprise constructive et permettaient de mieux comprendre le rôle du conducteur dans des véhicules fortement et complètement automatisés. Les deux présidents sont convenus d'envisager, à l'occasion de la session du Comité des transports intérieurs de 2018, la possibilité de tenir de nouvelles sessions communes.

X. Équipement de direction (point 9 de l'ordre du jour)

A. Règlement n° 79

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/23,
Document informel GRRF-84-22.

48. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/23 modifié par le document GRRF-84-22, dans lequel figuraient des dispositions à ajouter dans les Règlements n°s 13, 13-H, 79 et 140 concernant l'activation du témoin de défaillance du contrôle de la stabilité par les fonctions de direction correctives et les fonctions de direction à commande automatique. La proposition a fait l'objet de plusieurs observations et le GRRF l'a modifiée comme en atteste le document GRRF-84-39.

49. Le GRRF a approuvé la proposition telle que modifiée par l'annexe V et il a prié le secrétariat de la soumettre, en tant que projets de compléments aux Règlements n°s 13, 13-H, 79 et 140, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2018.

B. Fonction de direction à commande automatique

Document(s) : Documents informels GRRF-84-02, GRRF-84-09, GRRF-84-19, GRRF-84-23, GRRF-84-24, GRRF-84-28 et GRRF-84-36.

50. L'expert de l'Allemagne, au nom du Coprésident du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) a présenté le document GRRF-84-02, dans lequel figuraient des projets de dispositions applicables aux ACSF de la catégorie [C1]. Le GRRF a débattu des valeurs indiquées entre crochets dans le document, s'agissant du scénario envisagé aux fins de la réalisation d'essais concernant les caractéristiques fonctionnelles de l'ACSF de la catégorie C1. En particulier, la définition du moment auquel on devait considérer que se produisait la réaction du conducteur du véhicule tiers, après le début de la procédure de changement de voie, n'a pas fait l'unanimité et il a été difficile de se mettre d'accord sur ce que l'on entendait par « temps de réaction » au paragraphe 5.6.4.8.1 du projet de texte. L'expert du Japon a présenté le document GRRF-84-28, dans lequel étaient proposées des dérogations dans les cas où la vitesse maximale autorisée sur le territoire d'une Partie contractante serait inférieure à 130 km/h. Le GRRF a décidé de soumettre le document GRRF-84-24 au groupe de travail informel de l'ACSF. Il a examiné la note du secrétariat (GRRF-84-24), dans laquelle étaient reproduites des observations reçues de Tesla Inc. Le GRRF a aussi débattu du document GRRF-84-23, mis à l'ordre du jour par les experts de l'OICA et de la CLEPA, concernant la fonction de direction dans les situations d'urgence. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de faire la synthèse des propositions en tenant compte de la position actuelle du GRRF et des orientations qu'il avait données (GRRF-84-36) et d'inscrire cette synthèse à l'ordre du jour provisoire de la prochaine session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/27). Il a également prié le groupe de travail informel de l'ACSF de réexaminer ce document en vue de la prochaine session du GRRF.

51. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document GRRF-84-09, dans lequel il était proposé d'ajouter des dispositions applicables aux manœuvres télécommandées (RCM). Le GRRF a prié le secrétariat de distribuer ce document sous une cote officielle en vue de sa session de février 2018.

52. Le GRRF a examiné la proposition visant à actualiser le mandat du groupe de travail informel de l'ACSF, soumise par l'expert de l'Allemagne (GRRF-84-19). Il a procédé à cet examen en tenant compte du document WP.29-172-08 soumis au titre du point 8 de l'ordre du jour.

53. Le GRRF a décidé de recommander au WP.29 de prolonger le mandat du groupe de travail informel de l'ACSF tel qu'il est reproduit dans l'annexe VI et d'œuvrer, en parallèle, à l'élaboration de dispositions relatives à l'ACSF de la catégorie E et relevant des technologies SAE des niveaux 3 et 4, en tenant compte des futures recommandations du groupe de travail informel des systèmes de transport intelligents (STI) et de l'équipe spéciale de la conduite automatisée concernant l'essai de véhicules automatisés et autonomes.

C. Dispositions relatives aux systèmes complexes de commande électronique

Document(s) : Document informel GRRF-84-14.

54. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document GRRF-84-14, dans lequel il était proposé de modifier les prescriptions de l'annexe 6 du Règlement n° 79 (Systèmes complexes de commande électronique des véhicules). Le GRRF a procédé à l'examen détaillé de la proposition et a prié le secrétariat de l'intégrer dans la proposition modifiée figurant dans le document de synthèse GRRF-84-36 ainsi que dans le document ECE/TRANS/WP.19/GRRF/2017/27.

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

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

55. Le secrétariat a informé le GRRF de l'entrée en vigueur de la révision 3 de l'Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements. Pour un complément d'information, consulter la notification dépositaire en ligne à l'adresse suivante : <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2017/CN.314.2017-Frn.pdf>.

56. Le représentant du GRRF aux réunions du groupe de travail informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (IWVTA) a fait rapport oralement sur les activités menées dans ce domaine. Il a fait savoir que le sous-groupe du Règlement n° 0 serait dissout, que des discussions s'étaient tenues sur la future nature du sous-groupe de l'IWVTA et que le projet de Règlement n° 0 serait soumis prochainement. Il a indiqué que la nécessité d'un représentant pourrait se trouver atténuée en raison des progrès réalisés dans le domaine de l'IWVTA.

B. Questions diverses

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/2017/54,
ECE/TRANS/WP.29/2017/55,
ECE/TRANS/WP.29/2017/107,
Document informel GRRF-84-18.

57. Le secrétariat a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/2017/54, ECE/TRANS/WP.29/2017/55 et ECE/TRANS/WP.29/2017/107. L'expert de l'ETRTO a présenté le document GRRF-84-18 sur l'annexe 4 de la troisième version révisée de l'Accord de 1958. Le GRRF s'est dit préoccupé par le format du numéro d'homologation prescrit à l'annexe 4.

XII. Échange de vues sur les innovations, l'automatisation et les voitures autonomes (point 11 de l'ordre du jour)

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

XIII. Élection du Bureau (point 12 de l'ordre du jour)

59. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690 et Amend.1 et 2), le GRRF a appelé à élire le Bureau le mardi matin. M. Bernie Frost (Royaume-Uni) a été élu à l'unanimité Président du GRRF pour les sessions de l'année 2018. M. Hiroshi Morimoto (Japon) a été élu Vice-Président du GRRF pour la même période.

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

A. Points à retenir des sessions de mars et juin 2017 du WP.29

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/1129,
ECE/TRANS/WP.29/1131,
Document informel GRRF-84-07.

60. Le secrétariat a présenté le document GRRF-84-07 sur les faits marquants des 171^e et 172^e sessions du WP.29. Pour plus d'information, se reporter aux rapports des sessions (ECE/TRANS/WP.29/1129 et ECE/TRANS/WP.29/1131).

B. Règlement n° 89

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/22.

61. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/22, qui comprenait des dispositions relatives aux conditions régissant l'activation du signal d'avertissement en cas de désactivation de la fonction de limitation de vitesse par le conducteur ainsi qu'une simplification des dispositions relatives à la vérification du fonctionnement de la commande des gaz pendant l'essai. La proposition a suscité plusieurs observations. L'expert de l'OICA a accepté d'établir une proposition révisée et de préparer des renseignements additionnels en vue de la session de février 2018.

C. Autres questions

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

XV. Ordre du jour provisoire de la quatre-vingt-cinquième session

63. L'ordre du jour provisoire suivant a été approuvé pour la quatre-vingt-cinquième session du GRRF, qui doit se tenir à Genève le 11 décembre 2017 (de 10 heures à 17 h 30)¹ :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement n° 79.
3. Autres questions.

¹ Le GRRF a noté qu'il convenait de soumettre au secrétariat de la CEE des documents officiels au plus tard le 20 septembre 2017, soit douze semaines avant la session.

Annexe I**Liste des documents informels (GRRF-84-...) examinés pendant la session**

[Anglais seulement]

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(Chair) - Running Order	A
2	(ACSF) - Proposal for amendments to Regulation No. 79 (steering equipment) - Requirements applicable to ACSF of Category C1	F
3	(AEBS) Revised ToR and RoP of the IWG on AEBS	B
4	(France and Germany) Amendments to the Justification part in ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/12	F
5	(TyreGTR) Report of the Chair - 16th meeting of the IWG on TyreGTR in Moscow	F
6	(Secretariat) General information	F
7	(Secretariat) Highlights of the 171st and 172nd sessions of WP.29	F
8	(Secretariat) Updated and consolidated provisional agenda	A
9	(UK) Proposal for an amendment to Regulation No. 79. - Remote Control Manoeuvring (RCM)	C
10	(Canada) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/15	F
11	(China) Proposal for harmonisation with the current provisions of GTR No.16	F
12	(China) Annex to GRRF-84-11	F
13	(IMMA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/14	F
14	(Chair / CEL) Proposal for amendments to Annex 6 to Regulation No. 79	F
15	(ETRTO) Proposal for Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/17	F
16	(ETRTO) Proposal for amendments to Regulation No. 54 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/18)	F
17	(ETRTO) Proposal for amendments to Regulation No. 106	F
18	(ETRTO) Proposal for amendments to Schedule 4 of Revision 3 of the 1958 Agreement (ECE/TRANS/WP.29/2016/2)	F
19	(ACSF) Proposal for revised ToR and RoP for the IWG on ACSF	B
20	(Germany) Snow tyre activities -status report	F
21	(OICA/CLEPA) Comments on ECE/TRANS/WP29/GRRF/2017/24	F
22-Rev.1	(OICA/CLEPA) Proposal for amendments to the 02 series of amendments to Regulation No. 79	F
23	(OICA/CLEPA) Proposal for draft amendments to UN Regulation No. 79 - Emergency Steering Function (ESF)	F
24	(Secretariat) - Comments from Tesla, Inc. on GRRF-84-02 sent to the secretariat	F
25	(CLEPA) Replacement brake callipers	F
26	(Germany) editorial corrections to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/13	F
27	(Germany) Status report of the IWG on ACDC	F

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
28	(Japan) Proposal for amendments to GRRF-84-02	F
29	(CLEPA) Lane Change Manoeuvre representation	F
30	(OICA) Lane Change Manoeuvre representation	F
31	(TF on CS/OTA) Status report of the TF on CS/OTA)	F
32	(OICA) Secondary activities during Automated Driving	F
33	(OICA) Tyre inflation and TPMS field study	F
34	(ETRTO) Addendum to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/18	A
35	(GRRF) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/21	F
36	(GRRF) Draft consolidated amendments to Regulation No. 79	C
37	(Germany) Calculation sheet	F
38	(WP.1 Chair) Conceptualizing Road Safety Principles in the IoT era	F
39	(GRRF) adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/23	F

Notes :

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

Annexe II

Mandat et Règlement intérieur adoptés pour le groupe de travail informel des systèmes AEBS

I. Mandat

1. Le groupe de travail informel des systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) est chargé d'élaborer des propositions de textes réglementaires visant à étendre le champ d'application du Règlement n° 131 (sur les systèmes AEBS) aux véhicules des catégories M₁ et N₁ ainsi que des prescriptions techniques pour ces catégories de véhicules.
2. S'il le juge approprié, le groupe pourra envisager la possibilité d'élaborer un nouveau Règlement annexé à l'Accord de 1958².
3. Le groupe de travail informel est chargé :
 - a. De définir des prescriptions relatives aux systèmes actifs de freinage d'urgence concernant les obstacles fixes et mobiles, en s'intéressant en priorité aux chocs arrière avec les véhicules des catégories M et N ;
 - b. De définir des prescriptions relatives aux systèmes actifs de freinage d'urgence concernant les piétons ;
 - c. De définir des prescriptions relatives aux systèmes actifs de freinage d'urgence concernant les cyclistes ;
 - d. Le groupe procédera à un examen technique concernant l'éventualité d'étendre le champ d'application des prescriptions techniques aux motocyclistes et aux animaux de grande taille.
4. Le groupe concentrera ses efforts sur les systèmes destinés aux véhicules des catégories M₁ et N₁.
5. Le groupe doit tenir compte des données et des résultats de recherche disponibles pour élaborer ses propositions de règlement. Il devrait aussi prendre en considération, pour élaborer ses propositions, les normes et la réglementation ainsi que les protocoles d'essai en vigueur dans toutes les régions.
6. Des projets de textes réglementaires concernant les prescriptions relatives aux systèmes AEBS doivent être présentés à la quatre-vingt-sixième session du GRRF, en septembre 2018.
7. Le groupe de travail informel prodiguera des conseils au WP.29 si, dans le cadre des discussions, il transparaît que la réalisation de l'une ou plusieurs des mesures techniques prévues au titre du paragraphe 3 est retardée.
8. C'est au WP.29 et aux Parties contractantes à l'Accord de 1958 qu'il appartiendra de se prononcer en dernier ressort sur les propositions du groupe de travail informel.

II. Règlement intérieur

1. Le groupe informel relève du GRRF et est ouvert à tous les participants à ce dernier.
2. Le groupe informel est dirigé par deux coprésidents et un secrétaire.

² Le fonctionnement de l'Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements repose sur l'échange de renseignements sur les homologations accordées entre les autorités des Parties contractantes.

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 avant la réunion.
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, les coprésidents du groupe présenteront les différents points de vue au GRRF, dont ils pourront, 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 les coprésidents ou leurs représentants.
8. Tous les documents devront être distribués sous forme numérique. Quant aux documents de séance, ils devraient être mis à la disposition du secrétariat aux fins de publication sur le site Web adapté.

Annexe III

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/17

Fondées sur le document GRRF-84-15

Règlement n° 30,

Paragraphe 3.1.12, lire :

« 3.1.12 Dans le cas de pneumatiques homologués pour la première fois après l'entrée en vigueur du complément 13 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30, le symbole d'identification visé au paragraphe 2.22.1.5 doit être placé immédiatement après l'indication du diamètre de la jante telle que définie au paragraphe 2.22.1.3. »

Paragraphe 3.4, lire :

« 3.4 Les inscriptions mentionnées au paragraphe 3.1 et la marque d'homologation prévue par le paragraphe 5.4 du présent Règlement doivent être moulées en relief ou en creux sur les pneumatiques. Elles doivent être nettement lisibles et situées dans la zone basse du pneumatique sur au moins un des flancs, à l'exception de l'inscription mentionnée aux paragraphes 3.1.1, 3.1.2 et 3.1.13. »

Annexe IV

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/21

Règlement n° 142,

Paragraphe 2.3, lire :

« 2.3 “Désignation de la dimension d’un pneu”, la désignation de la dimension d’un pneu telle que définie au paragraphe 2 du Règlement n° 30 pour les pneus de la classe C1 et au paragraphe 2 du Règlement n° 54 pour ceux des classes C2 et C3 ; »

Paragraphe 2.9, lire :

« 2.9 “Pneu pour roulage à plat”, un pneu tel que défini au paragraphe 2 du Règlement n° 30 ; »

Paragraphe 2.18., lire :

« 2.18 “Symbole de catégorie de vitesse”, un symbole tel que défini au paragraphe 2 du Règlement n° 30 pour les pneus de la classe C1 et le paragraphe 2 du Règlement n° 54 pour ceux de la classe C2 ; »

Paragraphe 2.19, lire :

« 2.19 “Indice de capacité de charge”, un chiffre correspondant à la charge maximale du pneumatique selon la définition du paragraphe 2 du Règlement n° 30 pour les pneus de la classe C1 et du paragraphe 2 du Règlement n° 54 pour ceux de la classe C2 ; »

Paragraphe 5.2.2.2.1, lire :

« 5.2.2.2.1 Dans le cas de pneus de la classe C1, est prise en compte la limite de charge maximale visée au paragraphe 2 du Règlement n° 30 ; »

Paragraphe 5.2.2.2.2, lire :

« 5.2.2.2.2 Dans le cas de pneus de la classe C2, est pris en compte le tableau de variation des charges en fonction de la vitesse visé au paragraphe 2 du Règlement n° 54, qui définit, en fonction des indices de capacité de charge et des symboles de catégorie de vitesse, les variations de charge que doit pouvoir supporter un pneu en fonction de la vitesse maximale nominale du véhicule. »

Paragraphe 5.2.3.1.2, lire :

« 5.2.3.1.2 En ce qui concerne les pneus de la classe C2, le symbole de catégorie de vitesse doit être compatible avec la vitesse maximale nominale du véhicule et le rapport charge/vitesse applicable déterminé dans le tableau de variation des charges en fonction de la vitesse visé au paragraphe 2 du Règlement n° 54. »

Annexe V

Modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2017/23

Fondées sur les documents GRRF-84-22 et GRRF-84-39

Règlement n° 13, annexe 21,

Paragraphe 2.1.4, modifier comme suit :

« 2.1.4 Toute intervention de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule doit être indiquée au conducteur par un signal d'avertissement optique clignotant conforme aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121. Le signal doit être émis aussi longtemps que dure l'intervention de la fonction de contrôle de stabilité. Le signal d'avertissement défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 du présent Règlement ne doit pas être utilisé à cette fin.

En outre, l'intervention de systèmes liés à la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule (comme l'antipatinage, le système de stabilisation de la remorque, le contrôle des freins en virage, d'autres fonctions semblables qui font appel à la commande des gaz et/ou au dispositif de régulation du couple roue par roue pour actionner des éléments qu'elles partagent avec l'ESC, **ainsi que l'intervention de l'ESC ou de la fonction de contrôle de stabilité sur l'angle de braquage d'une ou plusieurs roues afin d'assurer la stabilité du véhicule**) peut aussi être indiquée au conducteur par ce signal d'avertissement optique clignotant.

Les interventions de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule utilisées dans tout processus d'apprentissage visant à déterminer les caractéristiques opérationnelles du véhicule ne doivent pas produire l'avertissement susmentionné. »

Règlement n° 13-H, annexe 9, partie A

Paragraphe 3.4, modifier comme suit :

« 3.4 Détection d'un défaut de fonctionnement du CES

Le véhicule doit être équipé d'un témoin qui prévienne le conducteur de l'apparition de tout défaut de fonctionnement qui affecte la génération ou la transmission des signaux de commande ou de réponse dans le système de contrôle de stabilité du véhicule.

3.4.1 Ce témoin :

...

3.4.1.5 Doit pouvoir aussi servir à indiquer un défaut de fonctionnement d'un système ou d'une fonction connexe, comme l'antipatinage, le système de stabilisation de la remorque, le contrôle des freins en virage ou d'autres fonctions semblables qui font appel à la commande des gaz et/ou au dispositif de régulation du couple roue par roue pour actionner des éléments qu'elles partagent avec le CES.

...

3.4.4 Le constructeur peut utiliser le témoin de défaillance du CES en mode clignotant pour indiquer l'intervention du CES ou de systèmes connexes (énumérés au paragraphe 3.4.1.5), **ou pour indiquer l'intervention du CES sur l'angle de braquage d'une ou plusieurs roues afin d'assurer la stabilité du véhicule.** »

Règlement n° 79,

Paragraphe 5.1.6.1.1, lire :

« 5.1.6.1.1 Chaque intervention du système FDC doit être immédiatement indiquée au conducteur par un signal visuel d'avertissement qui s'affiche pendant au moins 1 s ou pendant tout le temps que dure la compensation, la plus longue de ces deux périodes étant retenue.

Lorsque l'intervention du système FDC est commandée par un contrôle électronique de la stabilité (CES) ou une fonction de contrôle de la stabilité du véhicule conforme aux spécifications du Règlement pertinent (à savoir les Règlements n^{os} 13, 13-H ou 140), le témoin clignotant signalant l'intervention du CES peut être utilisé tant que dure l'intervention, en remplacement du signal visuel d'avertissement spécifié ci-dessus.

Règlement n° 140

Paragraphe 7.4, modifier comme suit :

« 7.4 Détection d'un défaut de fonctionnement du CES

Le véhicule doit être équipé d'un témoin qui prévienne le conducteur de l'apparition de tout défaut de fonctionnement qui affecte la génération ou la transmission des signaux de commande ou de réponse dans le système de contrôle de stabilité du véhicule.

7.4.1 Ce témoin :

...

7.4.1.5 Doit pouvoir aussi servir à indiquer un défaut de fonctionnement d'un système ou d'une fonction connexe, comme l'antipatinage, le système de stabilisation de la remorque, le contrôle des freins en virage ou d'autres fonctions semblables qui font appel à la commande des gaz et/ou au dispositif de régulation du couple roue par roue pour actionner des éléments qu'elles partagent avec le CES.

...

7.4.4 Le constructeur peut utiliser le témoin de défaillance du CES en mode clignotant pour indiquer **l'intervention du CES** ou de systèmes connexes (énumérés au paragraphe 7.4.1.5), **ou pour indiquer l'intervention du CES sur l'angle de braquage d'une ou de plusieurs roues afin d'assurer la stabilité du véhicule.** »

Annexe VI

Mandat et Règlement intérieur révisés du groupe de travail informel de la fonction de direction à commande automatique

I. Mandat

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

2. Le groupe de travail informel a pour tâches :

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

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

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

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

Contraintes :

a) Le conducteur doit pouvoir activer et désactiver le système ;

b) Le conducteur doit pouvoir interrompre le système à tout moment.

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

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

5. La date d'achèvement des travaux du groupe de travail informel pour les catégories ACSF moins complexes a été fixée à la quatre-vingt-deuxième session du GRRF, en septembre 2016 (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2016/45 tel que modifié). Note : la fonction de direction corrective, ainsi que les catégories ACSF A et B1 ont été adoptées par le WP.29 en mars 2017.

6. La date d'achèvement des travaux du groupe de travail informel pour la catégorie ACSF qui comprend une fonction de manœuvre simple commandée par le conducteur (C1 et ESF) a été fixée à la quatre-vingt-cinquième session (extraordinaire) du GRRF, en décembre 2017.

7. La date d'achèvement des travaux du groupe de travail informel [portant sur la catégorie ACSF B2 et sur l'examen complémentaire de la nécessité de la catégorie C2] a été fixée à la quatre-vingt-huitième session du GRRF, en février 2019.

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

II. Règlement intérieur

9. Le groupe de travail informel est un sous-groupe du GRRF ouvert à tous les participants à celui-ci.
10. Le groupe de travail informel est administré par deux coprésidents et un secrétaire.
11. La langue officielle du groupe de travail informel est l'anglais.
12. Tous les documents ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe de travail informel, dans un format électronique approprié, avant chaque réunion. Le groupe de travail pourra refuser d'examiner tout point ou proposition qui ne lui aura pas été communiqué au moins dix jours à l'avance.
13. Avant chaque réunion programmée, un ordre du jour et les documents pertinents sont distribués à tous les membres du groupe de travail informel.
14. Les décisions sont prises par consensus. Faute de consensus, l'un des coprésidents du groupe de travail informel présente les différents points de vue au GRRF. Les deux coprésidents peuvent solliciter l'avis du GRRF selon qu'il convient.
15. Le GRRF est régulièrement informé des progrès réalisés par le groupe de travail informel, autant que possible sous la forme d'un document informel que lui présentent les coprésidents du groupe de travail ou leurs représentants.
16. Tous les documents seront diffusés sous forme numérique. Les documents de séance devraient être mis à la disposition du secrétaire aux fins de leur publication sur un site Web réservé à cet effet.
