



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/51
28 mai 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

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

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

(4-8 février 2002)

1. Le GRRF a tenu sa cinquante et unième session du 4 février (après-midi) au 8 février (matinée) 2002, sous la présidence de M. M. Fendick (Royaume-Uni). Conformément à l'article 1 a) du règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690), des experts des pays suivants ont participé à la session: Allemagne, Belgique, Canada, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Yougoslavie. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a également participé. Des experts des organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi présents: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des fabricants de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Organisation technique européenne du pneu et de la jante (ETRTO), Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM) et Bureau international permanent des associations de vendeurs et rechapeurs de pneumatiques (BIPAVÉR). À l'invitation spéciale du Président, des experts des organisations non gouvernementales ci-après ont également participé à la session: Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Specialty Equipment Market Association (SEMA).

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

RÈGLEMENTS N^{OS} 13 et 13-H (Freinage)

a) Extension

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2001/8; TRANS/WP.29/GRRF/2002/1; TRANS/WP.29/GRRF/2002/3; TRANS/WP.29/GRRF/2002/4; TRANS/WP.29/GRRF/2002/6; documents informels n^{OS} 9 et 25 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

3. Le GRRF a en principe adopté une partie de la proposition décrite dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2001/8, telle que reproduite à l'annexe 2 au présent rapport. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel n^o 25, contenant un diagramme de circuit illustrant ses préoccupations. Aussi le GRRF a-t-il décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

4. Le GRRF a examiné et adopté la proposition transmise par l'expert de l'OICA (TRANS/WP.29/GRRF/2002/1), telle que reproduite ci-après. Il a été convenu de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de complément 7 à la série 09 d'amendements au Règlement n^o 13.

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«5.2.2.17.1 Les remorques équipées d'un système de freinage de type sélectif pour plus de stabilité doivent, en cas de défaillance de la transmission de la commande électrique du système de stabilisation, signaler celle-ci au moyen du signal d'avertissement de couleur jaune distinct, défini au paragraphe 5.2.1.29.2 ci-dessus, par l'intermédiaire de la broche n^o 5 du raccord électrique ISO 7638:1997.

Note: Cette prescription devra être reconsidérée chaque fois qu'un nouvel amendement sera apporté au Règlement n^o 13, en attendant:

- i) que soit adopté un amendement à la norme ISO 11992 relative à la communication des données qui prévoit un message indiquant une défaillance de la transmission de la commande électrique du système de stabilisation de la remorque; et
- ii) que les véhicules conformes à cette norme se soient généralisés.»

5. L'expert de l'ISO a fait un exposé sur la révision de la norme ISO 11992, qui entraînerait les amendements correspondants au Règlement n^o 13, tels que figurant dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/3. Il a proposé de communiquer une copie de son exposé au secrétariat pour publication sur le site Web du GRRF. Le GRRF s'est généralement déclaré favorable à cette proposition, mais a décidé de ne pas l'adopter avant qu'une date précise n'ait été fixée pour l'adoption de la proposition de l'ISO. Le GRRF a fait observer qu'au paragraphe 5.1.3.6.1, le renvoi à l'annexe 17 devrait être remplacé par un renvoi à l'annexe 16.

6. Le GRRF a examiné la proposition de l'expert de la CLEPA relative à un projet de rectificatif (TRANS/WP.29/GRRF/2002/4) au Règlement n° 13. Le GRRF a décidé qu'un groupe de rédaction vérifierait la proposition et a demandé aux experts de l'Allemagne et de la CLEPA, en collaboration avec le secrétariat, de réviser la proposition. Les experts ont été invités à communiquer leurs observations au groupe de rédaction, afin que celui-ci en prenne compte.

7. Le GRRF a examiné et adopté la proposition de l'expert de l'OICA (TRANS/WP.29/GRRF/2002/6), relative à un rectificatif au Règlement n° 13 ne concernant que la version française. Il a été décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de rectificatif 2 à la série 09 d'amendements au Règlement n° 13.

8. Le GRRF a également adopté un projet de rectificatif au Règlement n° 13-H, sur la base du document informel n° 9, comme indiqué ci-après. Il a également été convenu de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de rectificatif 3 au Règlement n° 13-H.

Annexe 5, paragraphe 3.1 (A), modifier comme suit (note de bas de page 2/ sans modification):

«... la courbe d'adhérence utilisée pour l'essieu arrière ne doit pas être située au-dessus de celle de l'essieu avant 2/:

pour tous les taux de freinage compris entre 0,15 et 0,8:»

b) Homologation de type modulaire des remorques

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2000/20 et Add.1; TRANS/WP.29/GRRF/2002/7.

9. Le GRRF a examiné la proposition relative à l'homologation de type modulaire des remorques, telle qu'elle figure dans les documents TRANS/WP.29/GRRF/2000/20 et Add.1 et TRANS/WP.29/GRRF/2002/7. Face aux préoccupations exprimées par plusieurs experts, le GRRF a confirmé que cette proposition ne s'appliquerait qu'aux remorques, et non pas aux véhicules à moteur ni à des parties de ces véhicules. Il a également été précisé que la remorque de référence devait être approuvée selon la procédure classique d'homologation de type, après avoir subi l'ensemble des tests prescrits dans le Règlement, et que la procédure d'homologation de type modulaire ne s'appliquerait qu'aux remorques dérivées de la remorque de référence. En ce qui concerne l'adoption de cette procédure sans aucune expérience quant à son application, plusieurs experts ont confirmé qu'elle était déjà utilisée à l'échelle nationale dans le cadre de l'homologation de type des remorques, et ils ont rappelé que la proposition avait pour but de transformer ces procédures en une homologation de type de la CEE.

10. Suite aux déclarations évoquées au paragraphe 9 ci-dessus, le GRRF a adopté la proposition figurant dans les trois documents susmentionnés, avec les amendements indiqués ci-après. Il a été décidé de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de complément 7 à la série 09 d'amendements au Règlement n° 13. Le GRRF a remercié les experts qui avaient participé aux travaux et, en particulier, le Président du groupe informel pour le travail accompli.

Annexe 19 (nouvelle),

Paragraphe 2.1.2, remplacer le renvoi à l'annexe 21 par un renvoi à l'annexe 20.

Annexe 20 (nouvelle),

Paragraphe 2.1.1, modifier comme suit:

«... selon la variante présentée dans la présente annexe ne saurait servir de remorque de référence.»

11. L'expert de la Commission européenne a informé le GRRF de l'adoption de la Directive 2001/116/CE de la Communauté européenne portant amendement de la Directive-cadre 74/320/CEE. La Commission continue de travailler sur l'homologation de type de véhicules complets et sur l'homologation de véhicules uniques pour les remorques. La phase 1 de la révision de la directive-cadre permettrait d'introduire des dispositions applicables à l'homologation type de véhicules complets, mais pas à l'homologation de véhicules uniques, qui ferait l'objet de la deuxième phase. Aucun calendrier précis n'avait été fixé pour l'achèvement de ces travaux, qui restaient toutefois une priorité majeure. Le GRRF a encouragé la Commission européenne à prévoir dans la Directive sur le freinage des renvois au Règlement n° 13.

c) Facilitation de l'essai des véhicules en circulation

Document: TRANS/WP.29/GRRF/2001/16.

12. Le GRRF a poursuivi l'examen du document TRANS/WP.29/GRRF/2001/16, tel que modifié à la session précédente (TRANS/WP.29/GRRF/50, par. 22 et 23). Enfin, le GRRF a adopté la proposition, avec les amendements reproduits ci-après, et a décidé de la transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de complément 7 à la série 09 d'amendements au Règlement n° 13.

Proposition d'amendement au paragraphe 5.1.4.1, à supprimer.

Projet de nouveau paragraphe 5.1.4.1.1, à supprimer.

Paragraphe 5.1.4.6.1, modifier comme suit:

«... freins à air comprimé sur un banc à rouleaux.»

Paragraphe 5.1.4.6.2, modifier comme suit:

«... pour chaque essieu. La personne qui demande l'homologation de type doit désigner des forces de freinage de référence pour une pression d'actionnement d'au moins 1 bar. Ces données doivent ...»

Paragraphe 5.1.4.6.3, modifier comme suit:

«5.1.4.6.3 Les forces de freinage de référence doivent être déclarées de façon à garantir que le véhicule est capable ...»

Proposition d'amendement au paragraphe 5.2.1.11.2, à supprimer.

Projet de nouveau point 16.1 à l'annexe 2, à supprimer.

13. L'expert de l'Allemagne a déclaré que le Règlement n° 13 ne pouvait porter que sur les prescriptions applicables à la procédure d'homologation de type à proprement parler. Néanmoins, il s'est dit opposé à la suppression des paragraphes de la proposition indiqués au paragraphe 12 ci-dessus. Il a estimé que la proposition complète figurant dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2001/16 était le fruit d'un compromis obtenu par le groupe informel après 10 séances. Il a ajouté que pour lui et d'autres experts les éléments de friction des freins étaient des éléments de sécurité sujets à l'usure. Enfin, il a promis de garder cette question à l'ordre du jour de la session de septembre 2002 et a proposé de reprendre l'examen des paragraphes non adoptés par le GRRF suite à sa proposition, telle que reproduite à l'annexe 3 au présent rapport.

d) Dispositions concernant les véhicules électriques

Documents: documents informels n^{os} 5, 6 et 11 présentés à la quarante-huitième session.

14. L'expert des États-Unis d'Amérique a rappelé au GRRF que cette question avait été examinée pour la première fois à la quarante-sixième session, sur la base d'un document qu'il avait lui-même présenté, dans le but d'harmoniser les prescriptions de la norme FMVSS n° 135 et celles du Règlement n° 13-H. Il a ajouté que de nouveaux documents avaient été transmis par l'expert du Japon en réponse au premier document et que ces documents (documents informels n^{os} 5, 6 et 11 présentés à la quarante-huitième session) n'avaient pas fait l'objet d'un examen complet en raison de la charge de travail dans son pays, principalement en ce qui concerne les règlements relatifs aux pneumatiques.

15. Le Président a demandé au représentant du Japon d'établir un document de synthèse, qui serait présenté en tant que document informel à la session de septembre 2002 du GRRF. Cette présentation serait suivie d'un débat exhaustif sur la question durant les sessions de février 2003 du GRRF. En accord avec l'expert des États-Unis d'Amérique, le GRRF a décidé de poursuivre l'examen de cette question sur la base d'un document de synthèse que pourrait présenter l'expert des États-Unis d'Amérique.

e) Allumage des feux-stop

Documents: TRANS/WP.29/GRE/1999/17; documents informels n^{os} 10, 21, 23 et 25 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

16. L'expert de l'OICA a présenté le document informel n° 10, qui contenait une proposition d'amendement au Règlement n° 48 conformément aux principes arrêtés par le GRRF à sa cinquantième session (TRANS/WP.29/GRRF/50, par. 27). L'expert du Japon a présenté le document informel n° 21 dans lequel il proposait que les feux-stop soient allumés par

le déclenchement d'un ralentisseur, dès que la décélération atteint $2,2 \text{ m/s}^2$. L'expert de la Communauté européenne a présenté le document informel n° 23 contenant une proposition d'amendement aux dispositions du Règlement n° 48 relatives aux feux-stop. Il a ajouté que cette proposition serait également transmise au GRE. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel n° 25 exposant la législation de son pays sur cette question. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRRF que son pays avait présenté au GRE une proposition visant à définir une décélération minimum au-dessus de laquelle les feux-stop devaient être déclenchés.

17. Le Président a rappelé que le GRRF devrait fixer les conditions du déclenchement des feux-stop et a fait part de son intention d'informer le Président du GRE que le GRRF n'était pas disposé à proposer des amendements au Règlement n° 48. Le GRRF a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session.

f) Compatibilité de freinage des poids lourds

Document: document informel n° 5 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

18. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel n° 2, qui contenait le rapport de la deuxième réunion sur la compatibilité de freinage des poids lourds. Il a invité tous les experts à collaborer dans ce domaine. Les experts de l'OICA et du CLCCR et lui-même étaient d'avis qu'un groupe informel devrait poursuivre les travaux sur cette question. Le groupe informel avait déjà décidé de travailler ensemble en vue de recenser les types de véhicules et de systèmes de freinage qui étaient concernés, ainsi que de mesurer l'ampleur des problèmes. Ces travaux ouvriraient alors la voie à l'examen des éventuels amendements au Règlement. Le Président a fait part de son intention de demander au WP.29 d'autoriser un tel groupe informel à sa session de mars 2002.

19. Le GRRF a été informé que, sous réserve de l'autorisation du WP.29, une nouvelle réunion du groupe informel était provisoirement prévue le 22 mai 2002 dans les locaux de l'OICA, et qu'une proposition du CLCCR pourrait être examinée.

RÈGLEMENT N° 78 (Freinage des motocycles)

a) Extension

20. Suite aux préoccupations exprimées par le représentant de la France (TRANS/WP.29/GRRF/50, par. 33 et 34) au sujet de la disponibilité d'un matériel d'essai convenable pour une utilisation sur les motocycles, l'expert de l'IMMA a indiqué que ces préoccupations ne constituaient pas un problème d'ordre pratique mais un aspect auquel les constructeurs de véhicules devraient aussi prêter attention.

21. Les experts de l'Allemagne et des États-Unis d'Amérique ont exprimé des préoccupations au sujet des prescriptions actuelles du Règlement relatives au système antiblocage des motocycles. Sur cette question précise, l'expert de l'Allemagne a accepté de transmettre une proposition d'amendement au Règlement n° 78, pour examen lors de la session de février 2003.

b) Harmonisation des prescriptions en matière de freinage des motocycles

Documents: documents informels n^{os} 15 et 20 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

22. L'expert de l'IMMA a fait un exposé récapitulatif des travaux accomplis en vue de jeter les bases de l'élaboration d'un règlement technique mondial (rtm). Il a présenté le rapport informel n^o 15, qui contenait le rapport, les résultats des différents essais effectués et, dans un tableau, les prescriptions de la norme FMVSS n^o 122, de la norme japonaise SS 12-61 et du Règlement n^o 78, ainsi que de la proposition de l'IMMA relative à un projet de rtm. Il a expliqué au GRRF qu'il envisageait deux phases pour l'élaboration du rtm: une première phase consacrée principalement à l'harmonisation des prescriptions actuelles et une seconde consacrée à leur amélioration.

23. L'expert a également déclaré que plusieurs questions appelaient un débat approfondi et il a demandé au GRRF d'indiquer la voie à suivre en la matière. Il a en particulier demandé au GRRF de prendre des décisions sur l'inclusion des quadricycles, le type d'essai par voie humide à utiliser pour les freins à tambour, la modification des essais par voie humide pour les systèmes modernes de freinage combiné, les configurations des commandes à la lumière des nouvelles technologies en la matière, l'opportunité de prévoir des forces de freinage minimums, la nécessité de prévoir des essais de cas de panne partielle et, si des étiquettes étaient nécessaires, la (les) langue(s) à utiliser.

24. En ce qui concerne la prise en compte des quadricycles dans le champ d'application du rtm, le GRRF a proposé d'attendre les conclusions du groupe informel sur les «tâches communes». S'agissant des essais par voie humide pour les freins à tambour, aucun problème particulier n'a été soulevé et l'expert de l'IMMA a annoncé que son organisation poursuivrait la réflexion sur cette question. En ce qui concerne les systèmes modernes de freinage combiné (actionner les freins simultanément sur les deux roues lorsqu'on enclenche une des commandes des freins), l'expert a expliqué au GRRF qu'il existait deux solutions possibles pour les essais: soit augmenter la charge du motocycle, soit accroître la vitesse. Le GRRF n'avait pas de préférence pour l'une ou l'autre de ces solutions et a décidé de laisser cette question en suspens. S'agissant de la possibilité de prévoir une commande unique pour les freins des deux roues, certains experts se sont déclarés en faveur du maintien des deux commandes indépendantes. Pour ce qui est des autres questions soulevées par l'expert de l'IMMA, le GRRF a décidé d'en poursuivre l'examen à la prochaine session.

25. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document informel n^o 20 contenant des renseignements sur les essais de freins de motocycle en cours de réalisation dans son pays. Il a indiqué que cette étude visait à analyser plusieurs manœuvres d'essai de freinage dans le but de réduire le nombre des décès dans les accidents de motocycle. Il a annoncé que les nouvelles phases de l'étude visaient à mesurer la performance du système antiblocage, à mettre au point un essai destiné expressément à évaluer les systèmes de freinage liés ainsi qu'à évaluer et à comparer la sévérité de la norme FMVSS n^o 122, du Règlement n^o 78 et de la norme japonaise. En conclusion, il a indiqué que son pays était ouvert à toute suggestion concernant la méthode de comparaison des normes susmentionnées et de définition du type de manœuvre à entreprendre pour évaluer la performance des systèmes antiblocage. À la demande de l'expert de l'IMMA, il a indiqué que le procès-verbal final des essais serait affiché sur le site Web de la NHTSA.

26. L'expert de l'Allemagne a demandé pourquoi le système antiblocage n'avait pas été retenu parmi les points prioritaires du débat. Si cela pouvait être le cas, il était prêt à faire venir des universitaires allemands pour faire un exposé. L'expert de l'IMMA est convenu que le système antiblocage devrait faire l'objet d'un point distinct et il a ajouté qu'il aimerait également voir des experts de l'industrie faire un exposé. Ces exposés seraient programmés pour la session de février 2003.

RÈGLEMENT N° 90 (Garnitures de frein de rechange)

a) Extension

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

27. L'expert de la FEMFM a informé le GRRF qu'une réunion s'était tenue en janvier 2002 pour sortir de l'impasse de la session précédente (TRANS/WP.29/GRRF/50, par. 40). Il a déclaré que, suite à cette réunion, il élaborerait une nouvelle proposition tendant à ce que les nouvelles vitesses suggérées pour les essais représentent une équivalence améliorée par rapport à la proposition actuelle (TRANS/WP.29/GRRF/2001/18).

28. Le GRRF est convenu de la réalisation d'essais de validation pour confirmer l'idée de la proposition et a dit compter résoudre cette question grâce à la nouvelle proposition de la FEMFM devant être transmise à la session de septembre 2002.

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

Document: TRANS/WP.29/GRRF/1999/18.

29. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRRF que les constructeurs de son pays avaient demandé la mise au point d'une norme pour les garnitures de frein de rechange. Il a également expliqué au GRRF que son pays avait décidé d'entreprendre des travaux de recherche sur une méthode d'essai des garnitures de frein de rechange.

30. Le Président a fait une proposition, acceptée par le GRRF, tendant à ce que le GRRF attende, avant de se prononcer sur l'élaboration d'un rtm, la décision finale du WP.29 sur la fixation des priorités en matière d'élaboration de rtm.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2000/19; document informel n° 24 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

31. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document informel n° 24. Il a expliqué au GRRF que ce document contenait des amendements au Règlement dans trois domaines: l'angle du tablier de basculement pour les essais statiques et dynamiques, le remplissage des véhicules-citernes et l'essai de retournement pour les semi-remorques. Le GRRF a estimé que cette proposition, bien que contribuant utilement à préciser les conditions des essais prévus dans le Règlement, nécessitait des précisions sur ce qu'il faudrait considérer comme liquide normal pour un essai sur une citerne donnée. Pour permettre un meilleur examen de la proposition,

le GRRF a demandé au secrétariat de distribuer le document informel n° 24 avec une cote officielle lors de la prochaine session du GRRF.

32. En ce qui concerne la simulation de l'essai dynamique, l'expert de la Fédération de Russie a proposé de transmettre une proposition concrète pour la session de février 2003. Le Président a rappelé aux participants que des travaux considérables avaient été effectués lors des sessions précédentes et que cette question était difficile à résoudre. L'expert des Pays-Bas a rappelé que l'ISO travaillait sur des normes relatives aux systèmes de stabilité active, y compris ceux basés sur l'actionnement des systèmes de freinage. Sur cette question, l'expert de l'OICA a rappelé ses interventions précédentes et insisté sur le fait que les tests uniques ne donnaient pas des résultats objectifs et qu'une série d'essais était la seule méthode pour obtenir de tels résultats.

33. L'expert du Royaume-Uni s'est dit opposé à l'idée d'attendre la proposition de l'ISO et a plutôt souscrit à l'idée d'examiner la proposition annoncée par l'expert de la Fédération de Russie (voir le paragraphe 31 ci-dessus). Le GRRF a décidé de poursuivre l'examen de cette question à ses prochaines sessions.

RÈGLEMENT N° 79 (Équipement de direction)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/2; TRANS/WP.29/GRRF/2002/5; documents informels n°s 12 et 13 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

34. Le GRRF a examiné et adopté la proposition transmise par l'expert de l'OICA (TRANS/WP.29/GRRF/2002/2). L'expert du Danemark a exprimé des préoccupations au sujet de l'effort maximum proposé pour les véhicules M3 et N3, qu'il a jugé trop élevé. Il a néanmoins été décidé de transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 79.

35. L'expert de l'Allemagne a fait un exposé récapitulatif de la proposition d'amendement au Règlement (TRANS/WP.29/GRRF/2002/5), qui vise à inclure des dispositions relatives à la servodirection électrique. Il a déclaré que cette proposition était le fruit du compromis auquel était parvenu le groupe informel chargé de l'extension du Règlement n° 79.

36. L'expert de l'OICA a présenté le document informel n° 12 contenant des modifications rédactionnelles à la proposition. Le GRRF a demandé au secrétariat de distribuer ce document, en tant qu'additif au document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5, en prévision de la prochaine session. L'expert de l'OICA a présenté le document informel n° 13, assorti d'une proposition de variante pour le paragraphe 5.1.1, comme suit:

«5.1.1 L'équipement de direction doit être conçu de façon que sa fonction puisse, sans démontage, être vérifiée grâce aux instruments de mesure, aux méthodes et aux dispositifs d'essai habituellement utilisés.»

37. Certains experts du GRRF ont dit préférer cette nouvelle variante mais l'expert de l'Allemagne s'y est dit opposé. En fin de compte, le GRRF a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session en septembre 2002.

38. Des observations générales ont été faites au sujet de la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5, dont certaines sont favorables au remplacement, dans

tout le texte, du mot «équipement» par «système». Certains experts ont jugé trop élevée la vitesse maximale de 50 km/h au-dessus de laquelle un système de direction à commande automatique ne pouvait pas être utilisé, et l'expert de la France a demandé un amendement. À cet égard, l'expert de l'Allemagne a dit ne pas voir d'inconvénient à limiter le déclenchement à une vitesse inférieure à 30 km/h. Le GRRF a décidé d'utiliser la limite de 30 km/h dans une première étape, jusqu'à ce qu'on accumule davantage d'expérience dans le fonctionnement de ces systèmes; il a été demandé à l'industrie si elle pouvait faire un exposé sur les différents systèmes disponibles pour permettre un examen approfondi de cette question.

39. L'expert de l'Allemagne a précisé que l'expression «système de direction additionnel» ne s'appliquait qu'aux remorques spéciales utilisées pour le transport de chargements exceptionnels. Les définitions figurant aux paragraphes 2.3.3, 2.3.4 et 2.3.5 ont été considérées comme prêtant à confusion, principalement en ce qui concerne la direction autonome et l'émergence de systèmes tels que le guidage sur voie. Après ce premier tour d'horizon de la proposition, le GRRF a décidé de poursuivre son examen à la prochaine session de septembre.

PNEUMATIQUES

a) Harmonisation mondiale des règlements sur les pneumatiques

Documents: documents informels n^{os} 6, 18 et 19 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

40. L'expert du Royaume-Uni, en sa qualité de Président du groupe informel, a rendu compte de la réunion tenue les 9 et 10 novembre 2001. Il a déclaré que le document informel n^o 6 contenait les minutes non confirmées de la réunion. Il a informé le GRRF que les travaux du groupe étaient destinés à anticiper le résultat de l'élaboration de règlements par les États-Unis d'Amérique, de façon à être prêt à présenter les observations du GRRF au sujet de ce règlement. Il a ajouté que le groupe informel avait examiné les variantes proposées pour l'essai à vitesse élevée, l'essai d'endurance, l'essai de performance à faible pression (associé au niveau d'avertissement concernant la surveillance de la pression des pneumatiques), l'essai de décrochage du talon, l'essai d'impact des dangers de la route et l'essai des effets du vieillissement. Il a confirmé que dès que les États-Unis d'Amérique auraient publié la notice d'élaboration d'un règlement accompagnée des propositions définitives relatives à ces tests, le groupe informel se réunirait à nouveau pour mettre la dernière main à ces observations et transmettre celles-ci à temps aux États-Unis d'Amérique. Il a ajouté que le Japon avait proposé d'organiser une telle session du groupe informel.

41. En ce qui concerne la question de l'étiquetage (du marquage) des pneumatiques, l'expert a informé le GRRF qu'étant donné que le délai pour la communication des observations devait expirer le 19 février 2002, le groupe informel avait tenu une réunion dans la matinée du 4 février 2002, et que les observations du groupe sur cette question seraient transmises aux États-Unis d'Amérique le 8 février 2002.

42. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté les documents informels n^{os} 18 et 19 contenant des renseignements sur l'état d'avancement de l'élaboration d'une norme relative aux pneumatiques et d'un règlement sur le système de surveillance de la pression des pneumatiques, en cours dans son pays. Il a confirmé les renseignements donnés par l'expert du Royaume-Uni, à savoir que dès la publication de la notice concernant l'élaboration d'un règlement, il ne

resterait que peu de temps pour la communication des observations, et qu'il était essentiel de réagir dans les plus brefs délais après la publication de ladite notice. Il a proposé d'indiquer l'adresse Internet de la publication.

Note du secrétariat: L'expert des États-Unis a indiqué que dès que la publication de la notice serait approuvée, celle-ci serait affichée sur le site Web de la NHTSA, à l'adresse suivante: <http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/rulings>.

b) Essai d'adhérence des pneumatiques

Document: document informel n° 6 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

43. L'expert du Royaume-Uni a informé le GRRF que la première partie du document informel n° 6 portait sur l'essai d'adhérence des pneumatiques ayant fait l'objet d'un examen par le groupe informel. Il a indiqué que la directive de l'Union européenne sur les essais et les limites concernant le bruit de roulement avait été adoptée et que des essais d'adhérence des pneumatiques sur sol mouillé étaient en cours de réalisation en Allemagne, en collaboration avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Il a informé le GRRF que les travaux se poursuivraient sur cette question durant la prochaine réunion du groupe informel.

44. L'expert de l'ETRTO a informé le GRRF de l'état d'avancement des travaux menés par l'ISO sur l'essai d'adhérence des pneumatiques et il a annoncé qu'un document concernant les voitures particulières serait éventuellement transmis en vue de la session de septembre du GRRF. Il a ajouté qu'un essai pour les camions serait prêt ultérieurement.

45. Répondant à la question de savoir quelle méthode serait choisie (essai sur véhicule ou remorque), l'expert de l'ETRTO a indiqué que l'une ou l'autre pouvait être utilisée, selon la préférence de l'autorité d'homologation. Il a ajouté que toutes les deux donneraient des résultats et un classement comparables pour l'adhérence des pneumatiques. Le Président du GRRF a dit partager l'avis de l'expert du Japon selon lequel le groupe informel devrait recommander au GRRF une seule méthode pour déterminer l'adhérence des pneumatiques.

c) Règlement n° 30 (Pneumatiques)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2001/11; documents informels n°s 2 et 8 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

46. Les experts du Royaume-Uni et de l'ETRTO ont informé le GRRF qu'ils avaient tenu une réunion afin de préciser la proposition faite par le Royaume-Uni (TRANS/WP.29/GRRF/2001/11) et la réaction de l'ETRTO à cette proposition (document informel n° 8). Suite à cette réunion, l'expert du Royaume-Uni a retiré sa proposition relative aux pneumatiques portant les inscriptions «V», «W» et «Y», et il a annoncé qu'une proposition mise à jour concernant les pneumatiques portant l'inscription «ZR» serait transmise, pour examen, au GRRF à sa prochaine session.

47. L'expert de l'ETRTO a expliqué qu'il y avait une différence entre la version française et la version anglaise du complément 12 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30 et il a proposé des corrections. Le GRRF a adopté le rectificatif reproduit ci-après et a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet

de rectificatif 1 à la version anglaise du complément 12 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30.

Paragraphe 3.1.11.1, sans objet en français.

48. L'expert de l'Allemagne a présenté le document informel n° 2 contenant une proposition d'amendement aussi bien à la Directive-cadre 70/156/CEE de l'Union européenne qu'à la Directive 92/23/CEE de l'Union européenne relative aux pneumatiques. Il a expliqué au GRRF que son intention était d'examiner au sein du GRRF les enjeux techniques des amendements au Règlement n° 30 et, une fois ceux-ci adoptés, de proposer les modifications correspondantes aux directives de l'Union européenne. Il a estimé que le Règlement et les directives actuellement en vigueur n'assuraient pas un niveau de sécurité suffisant par rapport aux progrès techniques concernant les pneumatiques ainsi que le montage et l'utilisation de pneumatiques particuliers sur des véhicules. Il a évoqué la mise au point future de pneumatiques incorporant une commande active des autres systèmes du véhicule.

49. L'expert de l'Allemagne a estimé que les pneumatiques devraient contribuer à la réduction du bruit de la circulation et des émissions de polluants sans pour autant compromettre le niveau de sécurité. Il a ajouté que l'indice de résistance au roulement, la réduction des tolérances actuelles (qui sont trop grandes), le système pneumatique/roue à mobilité étendue et le recours à la technologie du transpondeur sur les voitures particulières seraient les principales questions à développer dans la proposition d'amendement au Règlement n° 30.

50. L'expert de la Suède a estimé que des pneumatiques trop sophistiqués pourraient constituer des problèmes d'ordre pratique car ils seraient concrètement liés à la voiture. Il s'est dit préoccupé par le fait que l'utilisation de tels pneumatiques sophistiqués reviendrait en fait à interdire l'utilisation de pneus-neige car ceux-ci n'auraient pas la même performance que les nouveaux pneumatiques. Il a néanmoins indiqué que, du point de vue technique, il pouvait souscrire au concept susmentionné. L'expert du Royaume-Uni a également insisté sur la nécessité de maintenir le concept d'interchangeabilité dans l'intérêt des consommateurs.

51. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRRF que des travaux de recherche étaient en cours dans son pays, dans le cadre desquels des pneumatiques étaient considérés comme faisant partie de la suspension du véhicule, avec ce que cela implique en matière de sécurité. Il a également défendu le droit du consommateur de choisir les pneumatiques de son véhicule. Il a déclaré que les travaux dans ce domaine se poursuivraient dans son pays.

52. L'expert de l'Allemagne a proposé de transmettre des propositions concernant les questions qu'il a mentionnées, et le GRRF a accepté de les examiner à sa prochaine session.

d) Règlement n° 75 (Pneumatiques des motocycles)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2001/13; document informel n° 16 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

53. Le GRRF a examiné et adopté la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2001/13, modifié par le document informel n° 16. Il a été décidé

de transmettre cette proposition, telle que reproduite ci-dessous, au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de 2002, en tant que projet de complément 11 au Règlement n° 75.

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«2.18.1 “Configuration du montage pneumatique/jante”, le type de jante sur lequel le pneumatique est destiné à être monté. Dans le cas des jantes spéciales, elle doit être indiquée au moyen d'un symbole figurant sur le pneumatique.»

Paragraphe 3.1.12, modifier comme suit (y compris le renvoi à une nouvelle note de bas de page 5/):

«3.1.12 Un symbole d'identification du montage pneumatique/jante lorsqu'il diffère du montage classique, placé immédiatement après l'indication du diamètre de la jante telle que définie au paragraphe 2.16.3 du présent Règlement.

Dans le cas de pneumatiques conçus pour être montés sur des jantes ayant un diamètre égal ou supérieur à 13 (330 mm), l'inscription doit être “M/C”⁵. Cette prescription ne doit s'appliquer à aucune des tailles de pneumatique énumérées dans les tableaux de l'annexe 5 au présent Règlement.

5/ Ce symbole devra figurer sur tous les flancs appropriés du pneumatique seulement après le 1^{er} janvier 2003.»

Paragraphe 4.1.9 5/ (ancien) et note 5/ (ancienne), remplacer 5 par 6.

Paragraphe 5.4.1 6/ (ancien) et note 6/ (ancienne), remplacer 6 par 7 et modifier comme suit:

«7/ ..., 31 pour la Bosnie-Herzégovine, 32 pour la Lettonie, 33 (libre), 34 pour la Bulgarie, 35 et 36 (libres), 37 pour la Turquie, 38 et 39 (libres), 40 pour l'ex-République yougoslave de Macédoine, 41 (libre), 42 pour la Communauté européenne (les homologations sont accordées par les États membres qui utilisent leur propre marque CEE), 43 pour le Japon, 44 (libre), 45 pour l'Australie, 46 pour l'Ukraine et 47 pour la République sud-africaine. Les numéros suivants ...»

54. L'expert du Royaume-Uni, qui avait transmis le document informel n° 16, a indiqué que, suivant les mêmes principes que pour le Règlement n° 75, le document informel n° 16 contenait des propositions parallèles visant à modifier les Règlements n°s 30 et 54. Pour permettre un meilleur examen de ces propositions, le secrétariat a été prié de distribuer la partie non adoptée du document informel n° 16 sous une cote officielle, pour examen à la session de septembre.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2001/12; document informel n° 14 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

55. Le GRRF a adopté la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2001/12, modifié comme indiqué ci-après. Il a décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et

à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de complément 2 au Règlement n° 106.

Paragraphe 3.1.6, modifier comme suit:

«... “DEEP” (ou “R-2”) dans le cas ...»

56. Le GRRF a adopté une proposition de rectificatif (document informel n° 14) au Règlement, telle que reproduite ci-après. Il a également été décidé de transmettre cette proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de juin 2002, en tant que projet de rectificatif 1 au Règlement n° 106.

«Annexe 3, PARTIE A, Exemples d'inscriptions, pour “116 A8” et “113 B”, remplacer “b” par “c”.»

f) Règlement n° 108 (Pneumatiques rechapés)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2002/23/Rev.1; documents informels n°s 3 et 17 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

57. L'expert du BIPAVÉR a présenté le document informel n° 3, annulant et remplaçant le document TRANS/WP.29/GRRF/2000/23/Rev.1. Il a indiqué que le document contenait deux propositions, la première autorisant le rechapage des pneumatiques ne portant pas d'origine la marque «e» ou «E», et la seconde autorisant le rechapage des pneumatiques pour voitures particulières portant les marques «W» et «Y».

58. En ce qui concerne le rechapage des pneumatiques ne portant pas d'origine la marque «e» ou «E», la proposition a suscité les mêmes réserves qui avaient été exprimées aux précédentes sessions (TRANS/WP.29/GRRF/48, par. 67, et TRANS/WP.29/GRRF/50, par. 59). S'agissant de la seconde partie du document informel n° 3, le GRRF a décidé en principe de l'adopter, telle qu'elle est reproduite à l'annexe 4 au présent rapport. Il a également décidé de reprendre l'examen de ce point à la session de septembre 2002.

59. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel n° 17, contenant des propositions d'amendement aux Règlements n°s 108 et 109, parallèles aux propositions du document informel n° 16 mentionné au paragraphe 53 ci-dessus. Pour permettre un meilleur examen de ces propositions, le secrétariat a été prié de distribuer le document informel n° 17, sous une cote officielle, à la prochaine session.

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

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2000/24/Rev.1; documents informels n°s 4 et 17 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

60. Pour ce qui est du document informel n° 4, annulant et remplaçant le document TRANS/WP.29/GRRF/2000/24/Rev.1, et concernant le rechapage des pneumatiques ne portant pas d'origine la marque «e» ou «E», le GRRF a eu les mêmes réserves que pour le Règlement n° 108 (voir par. 57 ci-dessus). Cependant, le Président a souscrit à la position du BIPAVÉR et a proposé à celui-ci d'envisager la possibilité de limiter la prescription relative à l'utilisation

de pneumatiques ne portant pas d'origine la marque «E» ou «e» aux seuls pneumatiques pour camions (Règlement n° 109) et aux pneumatiques d'un pays donné, par exemple le Japon. Il a été proposé au BIPAVER de procéder à une comparaison directe entre les prescriptions du pays en question et celles du Règlement n° 54. L'expert du Royaume-Uni a évoqué les problèmes ayant trait à l'existence de deux différents systèmes de contrôle, d'homologation de type et d'autocertification, et à l'absence de conformité de la production en cas de recours à l'autocertification.

61. Le GRRF a noté que le document informel n° 17 avait été examiné en même temps que le Règlement n° 108 (voir le paragraphe 58 ci-dessus).

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

Document: Document informel n° 11 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

62. L'expert de l'OICA a présenté le document informel n° 11, contenant un amendement au Règlement. Pour permettre un meilleur examen de cette proposition, le secrétariat a été prié de distribuer le document informel, sous une cote officielle, pour examen à la prochaine session.

QUESTIONS DIVERSES

a) Proposition de projet de règlement sur les roues

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/1998/19/Rev.3, TRANS/WP.29/GRRF/2001/14; documents informels n°s 7 et 22 (voir l'annexe 1 au présent rapport).

63. L'expert de l'Italie a présenté le document informel n° 22, qui annulait et remplaçait le document TRANS/WP.29/GRRF/1998/19/Rev.3 et qui contenait la proposition figurant dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2001/14. Il a indiqué que ce document exposait l'accord auquel était parvenu le groupe informel à sa réunion du 18 janvier 2002. Il a également accueilli avec satisfaction les corrections proposées dans le document informel n° 7, transmis par l'expert du Royaume-Uni.

64. Le Président a proposé que l'expert du Royaume-Uni apporte son concours à la rédaction de la version définitive de la proposition, après de nouvelles discussions entre l'Allemagne et l'Italie. L'expert de l'Allemagne a proposé une éventuelle réunion à Londres et le Secrétaire a rappelé au groupe que le dernier délai pour la présentation des documents officiels de la session de septembre avait été fixé au 21 juin 2002. Afin de faciliter l'examen de ce point, le GRRF a demandé au secrétariat de distribuer les documents informels révisés n°s 7 et 22, sous une cote officielle, pour examen à la cinquante-deuxième session du GRRF.

b) Rapport sur le Programme de recherche internationale harmonisée (IHRA)

Document: TRANS/WP.29/GRRF/2002/9.

65. Comme indiqué lors de la cent vingt-cinquième session du WP.29 (TRANS/WP.29/815, par. 38 à 41), l'expert du Canada, Président du Groupe de travail des systèmes de transport intelligents (STI) de l'IHRA, a fait un exposé sur les STI afin de présenter les activités de l'IHRA et d'explorer les possibilités de liaison avec le GRRF dans les domaines d'intérêt

commun. La version intégrale de cet exposé peut être consultée sur le site Web du GRRF (documents informels de la cinquante et unième session). Les activités du Groupe de travail des STI de l'IHRA pouvaient également être consultées sur Internet, à l'adresse suivante: <http://199.79.179.92/ITS/ITS.html>.

66. La question de la non-acceptation des nouvelles technologies dans les règlements actuellement en vigueur a été soulevée et le GRRF a fait observer que la procédure d'acceptation des véhicules équipés de nouvelles technologies, figurant dans la Directive-cadre de l'Union européenne, n'avait pas d'équivalence dans l'Accord de 1958. L'expert de l'IHRA a déclaré que son exposé avait pour but d'offrir son concours en matière de recherche au WP.29 et, en particulier, au GRRF, ainsi que de contribuer à la mise au point de réglementations en matière de contrôle. Abordant les STI, il a déclaré que les travaux de recherche devraient se poursuivre avant que ne commence le processus d'élaboration de règlements.

67. Tout en reconnaissant que l'ensemble des groupes de travail subsidiaires du WP.29 étaient concernés par les questions relatives aux STI, le GRRF a estimé qu'il serait le plus concerné et a proposé d'assumer la responsabilité des travaux futurs dans le domaine des STI.

68. Le Président du WP.29 a informé le GRRF que le Comité des transports intérieurs (CTI) envisageait d'organiser une table ronde sur les STI et il a proposé, sous réserve de l'autorisation du WP.29, que le GRRF en coordonne l'organisation. Le Président du GRRF a proposé au GRRF d'accepter de relever le défi général que représentent les activités sur les STI et qu'il répartisse peut-être ensuite les responsabilités entre les autres groupes de travail, si nécessaire.

69. Le GRRF a noté que le document TRANS/WP.29/GRRF/2002/9 contenait un projet d'ordre du jour pour la table ronde sur les STI et a demandé à l'IHRA d'apporter son concours à l'organisation de cette table ronde, ce qu'a accepté l'expert de l'IHRA. Le Président a déclaré qu'il s'adresserait au WP.29 pour demander des conseils tant sur l'organisation de la table ronde que sur le projet d'ordre du jour.

Hommage à M. G. Meekel

70. C'est avec une profonde tristesse que le GRRF a appris le décès, survenu le 4 février 2002, de M. G. Meekel, Président du GRRF. En hommage à l'importante contribution du défunt aux travaux du WP.29, tous les experts ont observé une minute de silence à sa mémoire et ont, à l'unanimité, décidé d'adresser leurs condoléances à sa famille ainsi qu'à la délégation néerlandaise.

Hommage à M. Rist

71. Le Président a informé le GRRF que M. Rist (Allemagne) avait fait valoir ses droits à la retraite. Le GRRF a remercié M. Rist de sa collaboration tant avec le GRRF qu'avec le Groupe informel chargé du contrôle technique périodique, qu'il présidait, et a demandé à la délégation allemande de lui transmettre ses souhaits d'une longue et heureuse retraite méritée.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

72. L'ordre du jour ci-après a été arrêté pour la cinquante-deuxième session du GRRF (Genève, 16 septembre (9 h 30)-18 septembre (17 h 30) 2002)^{1,2}:

1. Règlements n^{os} 13 et 13-H (Freinage)
 - 1.1 Extension
 - 1.2 Homologation de type modulaire des remorques
 - 1.3 Facilitation de l'essai des véhicules en circulation
 - 1.4 Dispositions concernant les véhicules électriques
 - 1.5 Allumage des feux-stop
 - 1.6 Compatibilité de freinage des poids lourds
2. Règlement n^o 78 (Freinage des motocycles)
 - 2.1 Extension
 - 2.2 Harmonisation des prescriptions de freinage des motocycles
3. Règlement n^o 90
 - 3.1 Extension
4. Règlement n^o 111 (Tenue de route et stabilité des véhicules)
Extension
5. Règlement n^o 79 (Équipement de direction)
Extension
6. Pneumatiques³
 - 6.1 Harmonisation mondiale des règlements sur les pneumatiques
 - 6.2 Essai d'adhérence des pneumatiques
 - 6.3 Règlement n^o 30 (Pneumatiques)
 - 6.4 Règlement n^o 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires)
7. QUESTIONS DIVERSES
 - 7.1 Proposition de projet de règlement sur les roues

¹ Dans un souci d'économie, les documents officiels expédiés par courrier avant la session ne sont plus distribués en salle. Les délégations sont donc priées de bien vouloir se munir de leur exemplaire des documents.

² De nouvelles dates ont été allouées à la session par la Division des services de conférence de l'ONUG (voir le document TRANS/WP.29/841, par. 19).

³ Ce point ne sera pas examiné avant le mercredi 18 septembre 2002. La session du GRRF doit être suivie de la trente-septième session du Groupe de travail du bruit (GRB), au cours de laquelle les questions relatives au bruit de roulement pourraient être examinées le jeudi 19 septembre 2002, de façon que les experts des pneumatiques puissent y participer.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT LA SESSION

| N° | Auteur | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre |
|-----|-------------|--------------------------|--------|--|
| 1. | Président | | A | Proposed Meeting Running Order |
| 2. | Allemagne | 6.3 | A | Proposal for a Commission Directive amending Council Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers |
| 3. | BIPAVÉR | 6.6 | A | Proposal from BIPAVÉR for safeguards necessary to allow retreading of non E marked passenger tyres |
| 4. | BIPAVÉR | 6.7 | A | Proposal from BIPAVÉR for safeguards necessary to allow retreading of non E marked commercial vehicles tyres |
| 5. | Royaume-Uni | 1.6 | A | HGV Compatibility – Report to GRRF |
| 6. | Royaume-Uni | 6.1 et 6.2 | A | Unconfirmed minutes of the seventh meeting of UN ECE, GRRF ad-hoc Group on Global Harmonization of Tyre Regulations and Tyre Grip, held in Brussels 8/9/10 November 2001 |
| 7. | Royaume-Uni | 7.1 | A | Submission by the United Kingdom for amendments to document TRANS/WP.29/GRRF/1998/19/Rev.3 – Draft Regulation for Wheels |
| 8. | ETRTO | 6.3 | A | Regulation n° 30 – Passenger Car Tyres – United Kingdom proposal concerning the Marking of Service Description on High Speed Tyres |
| 9. | OICA | 1.1 | A | Proposal for a draft amendment to Regulation n° 13-H |
| 10. | OICA | 1.5 | A | Proposal for a draft amendment to ECE-R48 |

| N° | Auteur | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre |
|-----|-----------------------|--------------------------|--------|--|
| 11. | OICA | 6.8 | A | Proposal for a draft amendment to ECE Regulation n° 64 |
| 12. | OICA | 5 | A | Proposal for editorial amendments to document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5 (ECE R79 Revision) |
| 13. | OICA | 5 | A | Proposal for an amendment to paragraph 5.1.1 (periodical inspection) of document TRANS/WP.29/GRRF/2002/5 |
| 14. | ETRTO | 6.5 | A | Regulation n° 106 Corrigendum |
| 15. | IMMA | 2.2 | A | Global technical regulation on motorcycle braking: report to GRRF |
| 16. | Royaume-Uni | 6.4 | A | United Kingdom submission regarding the ETRTO Document TRANS/WP.29/GRRF/2001/13 |
| 17. | Royaume-Uni | 6.6 et 6.7 | A | United Kingdom submission regarding the ETRTO Document TRANS/WP.29/GRRF/2001/13 – Amendments to Regulations 108 and 109, Retread Tyres |
| 18. | États-Unis d'Amérique | 6.1 | A | Information on the status of the tyre standard rulemaking being conducted by the United States DOT/NHTSA |
| 19. | États-Unis d'Amérique | 6.1 | A | Information on tyre pressure developed monitoring system regulation being conducted by the United States DOT |
| 20. | États-Unis d'Amérique | 2.2 | A | Information on motorcycle brake testing being conducted by the United States DOT/NHTSA |
| 21. | Japon | 1.5 | A | Lighting of the Stop Lamps Concurrent with Retarder Operation |
| 22. | Italie | 7.1 | A | Proposal for a new draft Regulation: Uniform provision concerning the approval of wheels for passenger cars and their trailers |

| N° | Auteur | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre |
|-----|-----------------------|--------------------------|--------|--|
| 23. | Commission européenne | 1.5 | A | Proposal to amend Regulation n° 48 (and GTR 48) |
| 24. | Fédération de Russie | 4 | A/R | Proposal regarding addition to the ECE Regulation n° 111 «Uniform Provisions Concerning the Approval of Tank Vehicles of Categories N and O with Regard to Rollover Stability» |
| 25. | Fédération de Russie | 1.5 | R | Allumage des feux-stop |
| - | Allemagne | 6.1 | A | Proposal for a Commission Directive amending Council Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers |
| - | IHRA | 7.2 | A | Intelligent Transport Systems (ITS) |
| - | ISO | 1.1 | A | Revision of ISO 11992 |

Annexe 2AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13, SUR LA BASE DU DOCUMENT
TRANS/WP.29/GRRF/2001/8 ADOPTÉ EN PRINCIPE PAR LE GRRF
À SA CINQUANTE ET UNIÈME SESSIONAnnexe 8,

Paragraphe 2.3, modifier comme suit:

«... Dans tous les cas, pendant le rechargement du circuit de système de freinage à partir d'une pression nulle, les freins à ressort **doivent rester serrés, quelle que soit la position de la commande du frein à ressort** jusqu'à ce que la pression dans le système de freinage de service soit suffisante pour assurer au moins l'efficacité de freinage résiduelle prescrite ...»

Paragraphe 3, modifier comme suit:

«3. SYSTÈME DE DESSERRAGE AUXILIAIRE»

Annexe 13, appendice 2,

Paragraphe 2.2.1, remplacer le symbole Z_{Cmax} par le symbole Z_{Cmaxi} dans la formule correspondant à $F_{Ci\ dyn}$, pour les essieux avant et arrière.

Paragraphe 2.3.1, remplacer le symbole Z_c par le symbole Z_{Cmax} dans la formule correspondant à $F_{R\ dyn}$.

Paragraphe 2.3.2, remplacer le symbole Z_c par le symbole Z_{cal} dans la formule correspondant à $F_{R\ dyn}$.»

Annexe 3

PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 13 CONCERNANT
LE CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE, À EXAMINER À LA SESSION
DE SEPTEMBRE 2002 DU GRRF

Paragraphe 5.1.4.1, modifier comme suit:

«5.1.4.1 Le véhicule doit être conçu de manière telle que les éléments de friction dont le fonctionnement et l'efficacité sont affectés par l'usure puissent être vérifiés. Dans tous les cas, cette vérification doit être effectuée sans que les roues soient démontées ou retirées. Toutefois, l'utilisation de panneaux de visite est autorisée.

La mesure de l'usure effective peut nécessiter un certain degré de démontage.»

(Voir le document TRANS/WP.29/GRRF/50, par. 22).

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«5.1.4.1.1 Il est satisfait à la prescription susmentionnée lorsque l'état d'usure des éléments de friction ~~est confirmé~~ **peut être évalué** de façon visuelle ou par d'autres moyens. Le fabricant doit, au moment de l'homologation de type, fixer la limite d'usure et définir la méthode d'évaluation de l'état d'usure.

Les renseignements qui en découlent (manuel du véhicule, enregistreur de données informatisées, etc.) devront être librement accessibles.

Si le type de frein par conception n'autorise pas l'accès aux tambours et/ou aux disques, le fabricant de véhicule doit le déclarer et indiquer les moyens d'évaluer l'état d'usure pendant la durée de vie. Toutefois, dans tous les cas, il doit être satisfait aux dispositions du paragraphe 5.2.1.11.2 ou 5.2.2.8.2 ci-après.»

NOTE: L'un de ces moyens pourrait être une référence à un carnet d'entretien indiquant l'usure effective en fonction de la distance parcourue par le véhicule.

Paragraphe 5.1.4.7 et 5.1.4.7.1, modifier comme suit:

«5.1.4.7 Il doit être possible de vérifier, d'une façon simple, le fonctionnement correct des systèmes électroniques complexes qui commandent le freinage. ~~Il doit aussi être possible d'obtenir des renseignements spéciaux, sans aucune restriction.~~

5.1.4.7.1 Au moment de l'homologation de type, les moyens mis en œuvre pour assurer la protection contre une modification simple et non autorisée du fonctionnement des méthodes de vérification choisies par le constructeur (signal d'alarme, par exemple) doivent être décrits à titre confidentiel.

À défaut, il est satisfait à cette prescription relative à la protection lorsqu'il existe un moyen secondaire de vérifier le bon fonctionnement des systèmes.»

Paragraphe 5.2.1.11.2, modifier comme suit:

«... est également acceptable. ~~Le démontage des roues avant et/ou arrière est admis à cette fin mais uniquement sur les véhicules des catégories M₁ et N₁.~~
Le signal d'avertissement jaune ...».

Annexe 2

Ajouter un point 16.1, libellé comme suit:

«16.1 Accessibilité des tambours et/ou des disques: Oui/Non 2/»

* * *

B. JUSTIFICATION

Les essais prévus pour les véhicules en circulation devraient être relativement simples, rapides, peu coûteux et fiables.

À propos du paragraphe 5.1.4.1

Le texte actuel du Règlement n° 13 dispose au paragraphe 5.1.4.1: «Le système de freinage doit être conçu de manière telle que les éléments dont le fonctionnement et l'efficacité sont affectés par l'usure puissent être aisément vérifiés.». Le membre de phrase «peuvent être aisément vérifiés» renvoie à une exigence très élevée. À l'heure actuelle, il n'est satisfait à cette disposition que pour les garnitures de frein. Pour les tambours et les disques de frein, la situation est telle qu'une vérification ne puisse pas être effectuée aisément d'une manière générale.

La réalisation des essais sur les tambours et les disques durant le contrôle technique périodique et l'enlèvement des roues durant la vérification ne seront pas acceptés pour des raisons économiques et juridiques.

Il faut inspecter les éléments de friction qui, de par leurs fonctions, sont source d'usure. En outre, une mesure rigoureusement exacte de l'usure des tambours et des disques de frein ne devrait pas être exigée durant le contrôle technique périodique, mais il doit être possible de confirmer l'état d'usure. Si le type de frein par conception n'autorise pas l'accès aux éléments de friction, le constructeur du véhicule doit le déclarer au moment de l'homologation de type et indiquer les moyens d'évaluer l'état d'usure pendant la durée de vie.

La proposition de suppression du paragraphe 5.2.1.11.2 est conforme à la proposition de modification du paragraphe 5.1.4.1.

À propos du paragraphe 5.1.4.7

Le contrôle technique périodique des véhicules en circulation permet d'examiner le fonctionnement du système de freinage même lorsque celui-ci est à commande électronique. Ce contrôle doit être possible tout au long de la vie des véhicules car c'est un moyen essentiel de vérifier la sécurité des véhicules en circulation.

Si l'on admet volontiers que l'efficacité du freinage peut être mesurée dans des conditions de fonctionnement choisies sur un banc à rouleaux, d'autres fonctions de freinage à commande électronique ne peuvent être examinées lors du contrôle technique périodique. Le fabricant devrait donc prévoir un moyen simple de vérifier le bon fonctionnement du système de freinage.

Quant aux moyens de protéger cette méthode de vérification contre une modification non autorisée, ils devraient être communiqués aux services techniques mais ne pas être dévoilés au grand public.

Annexe 4AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 108 ADOPTÉS EN PRINCIPE
PAR LE GRRF À SA CINQUANTE ET UNIÈME SESSION

Paragraphe 1.2, modifier comme suit:

«... catégorie de vitesse est inférieure à 120 km/h ou supérieure à 300 km/h.»

Paragraphe 2.34.2, tableau, modifier comme suit:

| Code de vitesse | Vitesse maximale correspondante (km/h) |
|-----------------|--|
| ... | ... |
| V | 240 |
| W | 270 |
| Y | 300 |

Paragraphe 2.35.2, modifier comme suit:

«2.35.2 Pour une vitesse supérieure à 210 km/h, mais ne dépassant pas 300 km/h, la limite de charge maximale ne peut être supérieure au pourcentage de la valeur liée à l'indice de capacité de charge du pneumatique indiquée dans le tableau ci-dessous, en regard de la vitesse dont est capable le véhicule sur lequel le pneumatique est destiné à être monté.

| Code de vitesse du pneumatique | Vitesse maximale (km/h) | Limite de charge maximale (%) |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------------|
| V | 210 | 100,0 |
| | 215 | 98,5 |
| | 220 | 97,0 |
| | 225 | 95,5 |
| | 230 | 94,0 |
| | 235 | 92,5 |
| | 240 | 91,0 |
| W | 240 | 100,0 |
| | 250 | 95,0 |
| | 260 | 90,0 |
| | 270 | 85,0 |
| Y | 270 | 100,0 |
| | 280 | 95,0 |
| | 290 | 90,0 |
| | 300 | 85,0 |

Pour des vitesses maximales intermédiaires, des interpolations linéaires de la limite de charge maximale sont permises.»

Ajouter un nouveau paragraphe 6.1.1, libellé comme suit:

«6.1.1 Les pneumatiques à code de vitesse élevé qui n'ont que l'inscription "ZR" dans la désignation de leur taille et qui ne portent pas de description de service ne doivent pas être rechapés.»

Paragraphe 6.6.10, modifier comme suit:

«... avec un maximum de 300 km/h (symbole de vitesse "Y").»

Annexe 7

Paragraphe 1.2, tableau, ajouter une rangée avec «W et Y» dans la rubrique «catégorie de vitesse» et les valeurs «3.2» pour la rubrique «Pneumatiques radiaux-Normal» et «3.6» pour la rubrique «Pneumatiques radiaux-Renforcé».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 La limite de charge maximale liée à une vitesse maximale (voir le paragraphe 2.35.2 du présent Règlement) de:

- 240 km/h pour les pneumatiques avec symbole de vitesse "V",
 - 270 km/h pour les pneumatiques avec symbole de vitesse "W",
 - 300 km/h pour les pneumatiques avec symbole de vitesse "Y".»
-

Annexe 5

GROUPES INFORMELS DU GRRF

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

¹ Non encore désignée.