



# Conseil économique et social

Distr. générale  
4 mars 2011  
Français  
Original: anglais

## Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Soixante-neuvième session

Genève, 1<sup>er</sup>-4 février 2011

## Rapport du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage sur sa soixante-neuvième session (1<sup>er</sup>-4 février 2011)

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2	3
III. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte en cas de changement de voie (point 2 de l'ordre du jour) .....	3-9	3
IV. Règlements n <sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour) .....	10-21	5
A. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (point 3 a) de l'ordre du jour).....	10-13	5
B. Précisions apportées aux Règlements (point 3 b) de l'ordre du jour) .....	14-17	6
C. Systèmes d'attelage entièrement automatiques (point 3 c) de l'ordre du jour) .....	18	7
D. Autres questions (point 3 d) de l'ordre du jour).....	19-21	7
V. Règlement n <sup>o</sup> 55 (Attelages mécaniques) (point 4 de l'ordre du jour) .....	22-23	8
VI. Règlement n <sup>o</sup> 90 (Garnitures de freins de rechange) (point 5 de l'ordre du jour) ...	24-25	8

VII.	Pneumatiques (point 6 de l'ordre du jour).....	26–33	8
A.	Règlement technique mondial sur les pneumatiques (point 6 a) de l'ordre du jour) .....	26	8
B.	Règlements n <sup>os</sup> 30 et 54 (Pneumatiques) (point 6 b) de l'ordre du jour) .....	27–28	9
C.	Règlement n <sup>o</sup> 64 (Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques pour roulage à plat, système de roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques) (point 6 c) de l'ordre du jour).....	29	9
D.	Règlement n <sup>o</sup> 117 (Bruit de roulement des pneumatiques et adhérence sur sol mouillé) (point 6 d) de l'ordre du jour) .....	30–31	9
E.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales applicables aux pneumatiques (point 6 e) de l'ordre du jour).....	32	10
F.	Autres questions (point 6 f) de l'ordre du jour) .....	33	10
VIII.	Projet de règle n <sup>o</sup> 2 (Accord de 1997) (point 7 de l'ordre du jour).....	34	10
IX.	Révision de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 8 de l'ordre du jour) .....	35	11
X.	Systèmes de transport intelligents (point 9 de l'ordre du jour) .....	36	11
XI.	Proposition relative à de nouvelles lignes directrices concernant le champ d'application et les dispositions administratives des Règlements de la CEE (point 10 de l'ordre du jour) .....	37	11
XII.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 11 de l'ordre du jour).....	38	11
XIII.	Autres questions (point 12 de l'ordre du jour) .....		
A.	Hommages.....	39	12
XIII.	Ordre du jour provisoire de la soixante-dixième session .....	40	12
Annexes			
I.	Liste des documents sans cote examinés pendant la session.....		13
II.	Amendements adoptés au projet de Règlement sur les systèmes d'alerte en cas de changement de voie .....		15
III.	Projet de rectificatif 2 au Règlement technique mondial (RTM) n <sup>o</sup> 8.....		18
IV.	Projets d'amendements aux Règlements n <sup>os</sup> 13 et 13-H.....		19
V.	Projets d'amendements au Règlement No. 55.....		33
VI.	Projets d'amendements au Règlement No. 64.....		34
VII.	Projet de rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement No. 75 .....		35
VIII.	Groupes informels relevant du GRRF.....		36

## I. Participation

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a tenu sa soixante-neuvième session du 1<sup>er</sup> au 4 février 2011 sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Des experts des pays suivants y ont participé conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690, tel qu'amendé): Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse. Y ont également pris part des représentants de la Commission européenne (CE), ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Des experts des organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi présents, sur invitation spéciale du président: Comité de liaison des carrossiers et constructeurs de remorques (CLCCR), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO).

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/1,  
GRRF-69-01.

2. Le GRRF a adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/1), ainsi que l'ordre d'examen des divers points (document GRRF-68-01).

## III. Systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte en cas de changement de voie (point 2 de l'ordre du jour)

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/15,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/16,  
GRRF-69-02, GRRF-69-04, GRRF-69-05, GRRF-69-19 et GRRF-69-21.

3. Le président du groupe informel des systèmes automatiques de freinage d'urgence et systèmes d'alerte en cas de changement de voie (AEBS/LDWS) a rendu compte des progrès accomplis par le groupe dans ses travaux depuis la dernière session du GRRF jusqu'à la réunion tenue le 31 janvier 2011 en liaison avec la session proprement dite du GRRF.

4. Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1, contenant une proposition de nouveau règlement sur les systèmes d'alerte en cas de changement de voie. Il a ajouté que des propositions concernant des marquages additionnels des voies soumises par le Japon (GRRF-69-02) ainsi que le Canada devraient être incorporées au projet de texte du règlement. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1, modifié par le document GRRF-69-21 reproduit dans l'annexe 2, et il a demandé au secrétariat de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011 en tant que projet de nouveau règlement sur les systèmes d'alerte en cas de changement de voie.

5. Il a rappelé que conformément aux instructions données par le GRRF à sa session de septembre 2010, deux projets de règlement autonomes étaient inscrits à l'ordre du jour du GRRF: le document GRRF-69-04 remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/15, sur les systèmes de freinage d'urgence visant à éviter la collision et le document GRRF-69-05 remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/2011/16, sur les systèmes de freinage d'urgence visant à atténuer la violence du choc. La Fédération de Russie a proposé d'inclure une clause de reconnaissance dans le Règlement concernant le freinage en vue d'atténuer la violence du choc, précisant que les véhicules homologués conformément au Règlement concernant le freinage visant à éviter la collision seraient considérés comme satisfaisant aux prescriptions du premier règlement.

6. Le président du groupe informel AEBS/LDWS a ajouté qu'à la demande de l'OICA, le groupe informel avait réexaminé la possibilité de réunir les deux ensembles de prescriptions en un seul règlement, qui prendrait la forme d'un règlement de base (série 00 d'amendements) sur les systèmes de freinage visant à atténuer la violence du choc, complété par une série 01 d'amendements sur les systèmes de freinage visant à éviter la collision. Le GRRF avait eu une discussion prolongée sur l'approche réglementaire à suivre pour les systèmes AEBS, et en particulier sur les domaines d'application (document GRRF-69-19 de la CE) et les dispositions transitoires nécessaires dans le cas de l'approche basée sur un règlement unique. Faute de position nettement tranchée au sein du GRRF sur cette question, le président du GRRF a proposé de solliciter des instructions du WP.29 sur cette question à sa prochaine session de mars 2011.

7. Le président du groupe informel a également demandé au GRRF des instructions sur un certain nombre de prescriptions techniques concernant les systèmes AEBS. Le GRRF a jugé qu'il n'était pas nécessaire de préciser au paragraphe 5.1.1 que les véhicules exemptés des prescriptions concernant les systèmes de contrôle de stabilité n'étaient pas *ipso facto* exemptés des prescriptions concernant les systèmes AEBS. Le secrétariat a suggéré que les véhicules n'étant pas visés par les Règlements concernant l'AEBS soient indiqués nommément dans le paragraphe «domaine d'application» et non pas dans la section prescriptions.

8. Le GRRF a décidé que la possibilité d'interrompre la phase d'alerte de collision devait demeurer optionnelle. Le GRRF a estimé que l'«essai de la ruelle» (alleyway test) était un essai approprié de détection d'une fausse réponse. Il a également conclu que, pour pouvoir faire la distinction entre l'AEBS et les systèmes de régulateur de vitesse adaptatif, il était nécessaire de prescrire une certaine valeur de décélération qui serait appliquée par le système AEBS lorsque ce dernier commande l'actionnement du frein de service au cours de la phase d'avertissement. Le GRRF a convenu que pour la description des objets d'impact, il suffisait de faire mention des voitures particulières de la catégorie M<sub>1</sub> ou des obstacles vulnérables et que la question de l'affectation du spectre de fréquence radar ne devrait pas être traitée dans le Règlement sur l'AEBS.

9. Le président du groupe informel a fait savoir que la prochaine réunion du groupe AEBS/LDWS se tiendrait du 22 au 24 mars 2011. Le GRRF a convenu que cette réunion aurait lieu avant sa propre session de mai 2011. Le GRRF a aussi été informé qu'une démonstration du CLEPA sur les systèmes AEBS serait organisée au cours de cette même session (éventuellement le jeudi 12 mai 2011).

## IV. Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage) (point 3 de l'ordre du jour)

### A. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (point 3 a) de l'ordre du jour)

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/24,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/2,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/3,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/8,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/11,  
WP.29-152-15, GRRF-67-21, GRRF-69-06, GRRF-69-06-Rev.1,  
GRRF-69-20 et GRRF-69-22.

10. Le GRRF a rappelé que dans le document GRRF-67-21, les experts de la CLEPA et de l'OICA proposaient d'aligner le Règlement technique mondial (RTM) n<sup>o</sup> 8 et les Règlements CEE n<sup>o</sup> 13 et n<sup>o</sup> 13-H relatifs au freinage sur la Norme fédérale des États-Unis en matière de sécurité des véhicules automobiles (FMVSS) n<sup>o</sup> 126, en ce qui concerne le témoin de défaillance du système de contrôle de la stabilité. A la demande du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), le GRRF a examiné le document WP.29-152-15, proposant de modifier le RTM n<sup>o</sup> 8 en ce qui concerne le témoin de défaillance du système de contrôle de la stabilité. Le GRRF a adopté le document WP.29-152-15 tel qu'il est reproduit dans l'annexe III, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.3 pour examen à leurs sessions de mars 2011, en tant que projet de rectificatif 2 au RTM n<sup>o</sup> 8. Il a aussi adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/11 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/24, sans amendement, et il a chargé le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2011 (voir aussi les paragraphes 11 et 16), respectivement en tant que partie du projet de complément 8 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13 et en tant que partie du projet de complément 13 au Règlement n<sup>o</sup> 13-H.

11. L'expert du Japon a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/8, qui vise à rendre obligatoire la fonction de contrôle électronique de stabilité (EVSC) sur les véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> à quatre essieux. De son côté, l'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/3, qui vise à dispenser de cet équipement les véhicules de cette catégorie les plus lourds, compte tenu du faible volume de production de ces véhicules en Europe. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/3 sans amendement, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2011 (voir aussi les paragraphes 10 et 16), en tant que partie du projet de complément 8 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question des véhicules à quatre essieux les plus lourds en se fondant sur une proposition du Danemark, de la CE et de la Fédération de Russie, qui serait complétée par des informations additionnelles (concernant le taux de présence sur le marché, la configuration en ce qui concerne la position des essieux et du conducteur, les contraintes technique, les statistiques d'accidents, etc.) fournies par la CLEPA et de l'OICA concernant les systèmes EVSC pour ces véhicules.

12. Le secrétariat a informé le GRRF que le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) avait adopté un symbole spécifique pour l'ESC (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/78, par. 29) dans le Règlement n<sup>o</sup> 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) et que cet amendement serait examiné par le WP.29 et l'AC.1 à leurs sessions de mars 2011. Il rappelle qu'à sa session de septembre 2010 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/68, par. 12), le Groupe de travail avait prié l'OICA d'établir un nouvel amendement au Règlement n<sup>o</sup> 13, contenant des dispositions

transitoires appropriées, en vue de rendre obligatoire, pour signaler une défaillance du système de contrôle de la stabilité du véhicule, l'utilisation du symbole spécifique ESC introduit dans le Règlement n° 121 (voir aussi le paragraphe 19).

13. Le président du groupe informel pour l'étude d'une variante de méthode d'évaluation du système de contrôle de la stabilité des véhicules (AMEVSC) a rendu compte des progrès des travaux de son groupe (GRRF-69-20). Le président du groupe informel a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/2, GRRF-69-06 et GRRF-69-22, traitant de l'introduction de la variante de méthode d'évaluation dans le Règlement n° 13. L'expert de l'Allemagne a demandé à disposer de plus de temps pour examiner les aspects juridiques de la proposition. Après discussion, le Groupe de travail a adopté le document GRRF-69-06-Rev.1, tel qu'il est reproduit dans l'annexe IV du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2011, en tant que complément 9 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13, sous réserve d'un examen final par le GRRF à sa session de septembre 2011. Le Groupe de travail a aussi décidé que, sous réserve de l'accord du WP.29, le groupe AMEVSC continuerait d'étudier l'utilisation des méthodes de simulation.

## **B. Précisions apportées aux Règlements (point 3 b) de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21/Corr.1,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/26/Rev.1,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/5,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/6,  
GRRF-69-09, GRRF-69-10, GRRF-69-18 et GRRF-69-27.

14. L'expert de l'Inde a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/19 et GRRF-69-18, qui formulent des dispositions plus précises concernant le Règlement n° 13-H pour ce qui est des systèmes d'aide au freinage d'urgence (BAS). Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations formulées et a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa session de septembre 2011 en se fondant sur une version révisée de la proposition, qui sera établie par l'expert de l'Inde.

15. L'expert du Japon a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/21 et Corr.1 dans lesquels il est proposé dans les Règlements n°s 13 et 13-H, de remplacer la référence fixe au Règlement n° 10 par un système de référence évolutif. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont présenté le document GRRF-69-09 proposant de procéder de la même manière dans les Règlements n°s 79 et 89 et dans le nouveau projet de Règlement sur les systèmes d'alerte en cas de changement de voie. N'ayant pu parvenir à une décision finale sur cette proposition, le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session.

16. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/26/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/6, qui formulent des dispositions plus précises pour le contrôle technique périodique en ce qui concerne les défaillances des systèmes. Le Groupe de travail a adopté ces deux documents sans amendement, et il a chargé le secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011, respectivement en tant que partie du projet de complément 8 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 et en tant que partie du projet de complément 13 au Règlement n° 13-H (voir aussi les paragraphes 10 et 11).

17. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/5 et GRRF-69-10, qui formulent des dispositions plus précises concernant le complément 9 au Règlement n° 13-H, pour ce qui est des prescriptions applicables aux systèmes d'aide au freinage d'urgence. Après discussion, le GRRF a adopté le document GRRF-69-27 tel qu'il est reproduit dans l'annexe IV, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 1 au complément 9 au Règlement n° 13-H.

### **C. Systèmes d'attelage entièrement automatiques (point 3 c) de l'ordre du jour)**

*Documents:* GRRF-68-09, GRRF-69-03-Rev.1, GRRF-69-12, GRRF-69-13  
et GRRF-69-14.

18. L'expert de la Suède a présenté le document GRRF-69-12, remplaçant le document GRRF-68-09 et modifiant le Règlement n° 13 pour y inclure les systèmes d'attelage entièrement automatiques. Le GRRF a examiné le document GRRF-69-03-Rev.1, proposant un projet de mandat et de règlement intérieur pour un nouveau groupe informel des signaux entre véhicules relatifs au freinage (BRSBV) qui serait présidé par la Suède et dont le secrétariat serait assuré par le CLCCR. Le GRRF a noté que le WP.29 avait approuvé à sa session de novembre 2010 ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 31) l'établissement de ce groupe informel à condition que son mandat lui soit communiqué. Il a invité le groupe informel à définir son domaine de travail, de manière que le GRRF puisse adopter le mandat du groupe à sa session de septembre 2011. Le Groupe de travail a décidé de transmettre les documents GRRF-69-12, GRRF-69-13 et GRRF-69-14 pour examen au groupe informel.

### **D. Autres questions (point 3 d) de l'ordre du jour)**

*Documents:* GRRF-69-08, GRRF-69-11 et GRRF-69-15.

19. Le GRRF a examiné le document GRRF-69-08, qui avait aussi été soumis par l'OICA au Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG), traitant de la couleur utilisée pour le témoin de défaut de fonctionnement du système de freinage dans le Règlement n° 121. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations formulées et il a décidé de réexaminer cette question à sa session de septembre 2011; il a chargé le secrétariat de diffuser le document GRRF-69-08 sous une cote officielle.

20. L'expert du Canada a présenté le document GRRF-69-15, proposant d'ajouter d'autres symboles relatifs à l'ESC dans le Règlement n° 121 et d'ajouter une référence à ces symboles dans le Règlement n° 13-H. Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre d'observations formulées et il a décidé de réexaminer cette question à sa session de septembre 2011; il a chargé le secrétariat de diffuser le document GRRF-69-15 sous une cote officielle.

21. L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-69-11, demandant à ce qu'il soit précisé si le dernier complément à un Règlement devait s'appliquer dans le cas d'une extension d'homologation pour un nouveau lieu de production. Le GRRF a jugé qu'une décision à cet égard aurait une incidence sur tous les Règlements et non pas seulement ceux qui concernaient le GRRF. C'est pourquoi il a invité l'expert de l'OICA à soulever cette question devant le WP.29 lui-même.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/7,  
GRRF-69-24-Rev.1.

22. Les experts de la CLEPA et de l'OICA ont présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4, formulant de manière plus précise la définition des attelages secondaires. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document GRRF-69-24-Rev.1, complétant le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4, modifié par le document GRRF-69-24-Rev.1, tel qu'il est reproduit dans l'annexe V, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 55.

23. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/7, visant à définir plus précisément la notion de timon dans le Règlement. Le GRRF a pris note d'un certain nombre d'observations et a décidé de réexaminer cette question à sa session de septembre 2011, sur la base d'une version révisée de la proposition qui serait établie par l'expert de l'Allemagne.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/28,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/9.

24. L'expert de l'OICA a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/28, qui traitait des garnitures de freins de remplacement d'origine.

25. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/9, présenté par la CLEPA et l'OICA, proposant de corriger la série 02 d'amendements au Règlement n° 90. Le GRRF a noté que certaines des corrections rédactionnelles proposées dans ce document avaient déjà été appliquées par le secrétariat dans le projet de série 02 d'amendements. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer cette question à sa session de septembre 2011 sur la base d'une version révisée de la proposition qui serait établie par la CLEPA et l'OICA.

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

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

26. Le Groupe de travail a pris note des progrès satisfaisants des travaux du groupe informel du RTM sur les pneumatiques, qui s'était réuni le 1<sup>er</sup> février 2011 avant sa session proprement dite.



## **B. Règlements n<sup>os</sup> 30 et 54 (Pneumatiques) (point 6 b) de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/17,  
GRRF-69-17.

27. L'expert de l'ETRTO a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/14, visant à harmoniser les définitions employées dans les Règlements n<sup>os</sup> 30 et 54 avec les modifications introduites par la série 02 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 117. Le GRRF a pris note d'un certain nombre d'observations. L'expert de l'Inde proposait dans le document GRRF-69-17 d'aligner les définitions utilisées dans le projet de RTM sur les pneumatiques et celles utilisées dans les Règlements CEE. L'expert de l'Allemagne a fait remarquer que certaines définitions proposées divergeaient de celles appliquées dans l'Union européenne. Le GRRF a décidé de réexaminer cette question à sa session de septembre 2011.

28. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/17 visant à corriger la version russe du Règlement n<sup>o</sup> 54. Le GRRF a adopté la proposition, et il a chargé le secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 2 à la révision 2 du Règlement n<sup>o</sup> 54.

## **C. Règlement n<sup>o</sup> 64 (Équipement de secours à usage temporaire, pneumatiques pour roulage à plat, système de roulage à plat et système de surveillance de la pression des pneumatiques) (point 6 c) de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/10,  
GRFF-69-25.

29. L'expert du Royaume-Uni a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/10 et GRFF-69-25, dans lesquels il était proposé d'autoriser les roues et les pneumatiques de secours à usage temporaire d'un certain type sur les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/10 modifié, tel qu'il est reproduit dans l'annexe VI du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011, en tant que complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 64.

## **D. Règlement n<sup>o</sup> 117 (Bruit de roulement des pneumatiques et adhérence sur sol mouillé) (point 6 d) de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12,  
ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/18,  
GRFF-69-16 et GRFF-69-23.

30. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12, qui visait à améliorer la méthode d'essai d'adhérence sur sol mouillé. L'expert de l'ETRTO a présenté le document GRFF-69-23, proposant d'apporter certaines améliorations à l'énoncé de la proposition de la CE. Le GRRF a pris note des observations présentées par l'expert de l'Inde dans le document GRRF-69-16, où il était proposé que les prescriptions concernant l'adhérence sur sol mouillé figurent dans un

module optionnel dans le Règlement n° 117. Il a pris note également d'observations concernant notamment les données scientifiques présentées à l'appui de cette proposition ainsi que sur la disponibilité des normes citées en référence dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12. Le GRRF a décidé de réexaminer cette question à sa session de septembre 2011 et a invité la CE et l'ETRTO à communiquer d'autres données utiles sur les questions soulevées pour faciliter la discussion.

31. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/18 visant à corriger la version russe du Règlement n° 117. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/18 sans modification, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 2 à la série 02 d'amendements Règlement n° 117 (russe seulement).

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

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

#### **F. Autres questions (point 6 f) de l'ordre du jour)**

*Document:* GRFF-69-07.

33. L'expert de la Commission européenne a présenté le document GRFF-69-07, proposant des corrections au Règlement n° 75 (Pneumatiques pour motocycles/cyclomoteurs. Le Groupe de travail a adopté le document GRFF-69-07, tel qu'il est reproduit dans l'annexe VII du présent rapport, et il a chargé le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de juin 2011, en tant que projet de rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement n° 75.

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

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

34. L'expert de la Fédération de Russie a rappelé le document ECE/TRANS/WP.29/2009/135 qu'il avait présenté, qui proposait un nouveau projet de règle n° 2. Il a pris note d'une observation de l'expert des Pays-Bas sur un éventuel problème de cohérence entre sa proposition et la R.E.3 concernant l'efficacité de freinage prescrite. Le Groupe de travail a approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/2009/135 sans autre observation.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/2009/123 et Corr.1 à 4,  
ECE/TRANS/WP.29/2010/145,  
ECE/TRANS/WP.29/2011/42.

35. Groupe de travail a noté que le document ECE/TRANS/WP.29/2011/42 devait remplacer les documents ECE/TRANS/WP.29/2010/145 et ECE/TRANS/WP.29/2009/123 et Corr.1 à 4. Le Groupe de travail a approuvé le document ECE/TRANS/WP.29/2011/42 sans autre modification.

## **X. Systèmes de transport intelligents (point 9 de l'ordre du jour)**

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

36. Le président du GRRF a rappelé les origines et l'arrière-fond des principes formulés dans le document WP.29-150-22. Le président du groupe informel AEBS/LDWS a fait savoir au Groupe de travail que son groupe était parvenu à la conclusion que les principes énoncés dans ce document ne pouvaient pas s'appliquer à tous les cas possibles et que ce point devait être pris en compte par le WP.29. L'OICA a fait savoir qu'elle acceptait la suggestion du président du GRRF de transmettre le document GRRF-68-03 au WP.29. Sur cette base, le GRRF a dit approuver dans les grandes lignes le document WP.29-150-22, étant entendu que d'autres discussions auraient lieu au sein du WP.29 sur la base des observations formulées jusque là, ainsi que de celles qui seraient émises par d'autres groupes.

## **XI. Proposition relative à de nouvelles lignes directrices concernant le champ d'application et les dispositions administratives des Règlements de la CEE (point 10 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.29/2011/48,  
WP.29-152-06.

37. Sur la demande du Forum mondial (ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 71), le GRRF a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/2011/48, remplaçant le document WP.29-152-06. Le GRRF a pris note d'un certain nombre d'observations, mais a approuvé dans les grandes lignes la proposition. Les experts ont été invités à envoyer leurs observations supplémentaires éventuelles par l'intermédiaire de leur représentant au WP.29 pour la session de juin 2011 de celui-ci.

## **XII. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité active (point 11 de l'ordre du jour)**

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

### **XIII. Autres questions (point 12 de l'ordre du jour)**

#### **A. Hommages**

39. Le président du Groupe de travail a remercié M. Thatcher (Royaume-Uni) de sa précieuse contribution aux travaux du Groupe de travail pendant de nombreuses années et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

### **XIII. Ordre du jour provisoire de la soixante-dixième session**

40. Le Groupe de travail a noté que sa soixante-dixième session serait dédiée aux systèmes automatiques de freinage d'urgence et se tiendrait à Genève les 12 mai (9 h 30) et 13 mai 2011 (17 h 30). Il a été décidé que le groupe informel AEBS/LDWS se réunirait avant la session du GRRF du 9 mai (10 h 30) au 11 mai 2011 (17 h 30) (horaire à confirmer par le président du groupe informel). Enfin, le GRRF a noté qu'une démonstration des systèmes automatiques de freinage d'urgence serait organisée par la CLEPA pendant la session proprement dite du GRRF.

## Annexe I

## Liste des documents sans cote examinés pendant la session

Liste des documents sans cote de la soixante-neuvième session  
(GRRF-69-...) (anglais seulement)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRRF Chairman) Running order of the provisional agenda	(f)
2	(Japan) Draft amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29 Rev.1 (LDWS)	(a)
3- Rev.1	(Sweden) Draft Terms of Reference for the group of interested experts on Brake Related Signals Between Vehicles (BRSBV)	(e)
4	(AEBS/LDWS informal group) Draft amendments to the draft Regulation on collision Avoidance Automatic Emergency Braking Systems - ECE/TRANS/WP29/GRRF/2011/15 (AEBS-A)	(e)
5	AEBS/LDWS informal group) Draft amendments to the draft Regulation on collision Mitigation Automatic Emergency Braking Systems - ECE/TRANS/WP29/GRRF/2011/16 (AEBS-M)	(e)
6- Rev.1	(AMEVSC informal group) Updating of document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/2(Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking) - ESC)	(a)
7	(EC) Proposal for Corrigendum 1 to Revision 2 of Regulation No. 75 (Pneumatic tyres (motorcycles/mopeds))	(a)
8	(OICA/Secretariat) Proposal for draft amendments to Regulation No. 121 (Identification of controls, tell-tales and indicators) from OICA	(c)
9	(CLEPA and OICA) Proposal for draft amendments to ECE Regulations Nos. 13, 13-H, 79, 89 and draft Regulation on LDWS	(d)
10	(CLEPA and OICA) Proposal for draft amendments to ECE Regulation No. 13-H	(b)
11	(OICA) Extensions of type approvals - Request for guidance from GRRF	(a)
12	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(f)
13	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 55 (Mechanical coupling components)	(f)
14	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 13 (Heavy vehicle braking)	(f)
15	(Canada) Proposal regarding R13-H with regard to symbols	(d)
16	(India) Comments from India on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/12 – Regulation No. 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion)	(f)
17	(India) Comments from India on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/13 - Regulation No. 30 (Pneumatic tyres for motor vehicles and their trailers)	(f)
18	(India) Proposal for draft amendments to Regulation No. 13-H (Brakes of M1 and N1 vehicles)	(e)
19	(AEBS/LDWS Chair) Scope for the draft UNECE Regulation(s) on Automatic Emergency Braking Systems (AEBS)	(f)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
20	(AMESC Chair) Report of GRRF Alternative Method Electronic Vehicle Stability Control (AMEVSC) Informal Working Group	(f)
21	(Secretariat) Adopted amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev.1 (Proposal for a new Regulation on Lane Departure Warning System)	(a)
22	(AMEVSC Chair) Proposed amendment to document GRRF-69-06	(f)
23	(ETRTO) Proposal to amend ECE/TRANS/WP29/GRRF/2011/12 - Proposal for Supplement 1 to the 01 series of amendments to Regulation No. 117 (Tyre rolling noise and wet grip adhesion)	(d)
24-Rev.1	(United Kingdom) Proposal for draft amendments to ECE Regulations No. 55 (Mechanical couplings)	(a)
25	(United Kingdom) Proposal for draft amendments to ECE Regulations No. 64 (Temporary use spare unit, run flat tyres, run flat-system and tyre pressure monitoring system)	(a)
26	(Sweden) Brake electric/electronic interface embodiment alternatives - Three steps	(f)
27	(CLEPA and OICA) Amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/5 - Proposal for amendments to Regulation No. 13-H (Brakes of M1 and N1 vehicles)	(a)
28	(Secretariat) Summary of decisions on documents considered at the 69th session of GRRF and follow-up	(f)

### Documents sans cote de sessions précédentes du GRRF ou d'autres Groupes de travail (anglais seulement)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
GRRF-67-21	(CLEPA/OICA) Proposal for amendments to Regulations Nos. 13, 13-H and gtr No. 8	(f)
GRRF-68-03	(OICA) OICA secretariat comments to document WP29-150-22 (Guidelines on establishing requirements for high priority warning signals)	(a)
GRRF-68-09	(Sweden) Proposal for amendments to Regulation No. 13 (other business)	(f)
WP.29-150-22	(Japan) Major Revisions made to High-priority Warning Guideline in response to the comments received by the end of December, 2009	(a)
WP.29-152-06	(Secretariat) Proposal for guidelines on the scope, administrative provisions and alternative requirements in Regulations annexed to the 1958 Agreement	(f)
WP.29-152-15	(USA) Proposal for amendments to gtr No. 8: ESC malfunction telltale	(a)

#### Notes:

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

## Annexe II

### Amendements adoptés au projet de Règlement sur les systèmes d'alerte en cas de changement de voie

Les modifications au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2010/29/Rev. 1 (voir par. 4 du présent rapport) qui ont été adoptées sont indiquées en caractères gras.

*Paragraphe 5.2.1.1, lire:*

«5.2.1.1 Il doit alerter ... dispositions du paragraphe **6.5** (essai d'avertissement de changement de voie), ... au paragraphe 6.2.3;»

*Paragraphe 5.2.2, lire:*

«5.2.2 Le système doit aussi ... aux dispositions du paragraphe **6.6** (essai de détection de défaillance). Le signal doit être continu.»

*Paragraphe 6.2.3.1, lire;*

«6.2.3.1 Le marquage visible ... au paragraphe **6.5** doit être celui de l'une des Parties contractantes ... doit être consignée».

*Paragraphes 6.3 à 6.3.3, supprimer;*

*Paragraphes 6.4 à 6.4.2, renuméroter 6.3 à 6.3.2;*

*Paragraphe 6.4.3, renuméroter 6.3.3 et modifier comme suit:*

«**6.3.3** Si le système LDWS ... au paragraphe **6.5** doit être exécuté ... après que l'essai a commencé.»

*Paragraphes 6.5 et 6.6, renuméroter 6.4 et 6.5*

*Paragraphe 6.6.1, renuméroter 6.5.1 et modifier comme suit:*

«6.6.1 Conduire le véhicule à une vitesse de  $65 \pm 3$  km/h vers le centre de la voie d'essai, sans à-coups de manière à ce que le véhicule reste stable.  
... entre 0,1 et 0,8 m/s.»

*Paragraphes 6.6.2 à 6.8.1, renuméroter 6.5.2 à 6.7.1*

*Annexe 3,*

*Paragraphe 1, lire:*

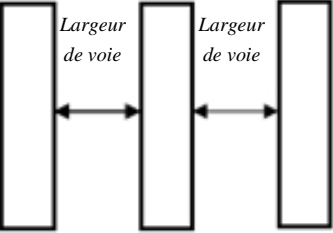
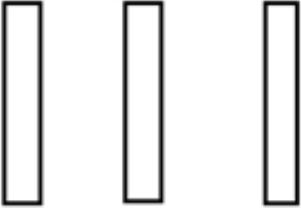



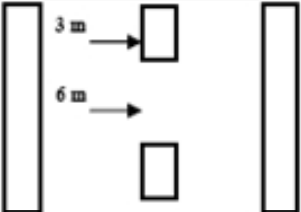



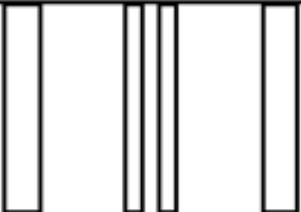



«1. Aux fins de ... aux paragraphes 6.2.3 et **6.5** du présent Règlement, la largeur ... supérieure à 3,5 m.»

*Paragraphe 3, lire:*

«3. Il doit être fait usage du tableau ..., conformément aux paragraphes 6.2.3 et **6.5** du présent Règlement.»

Tableau 1, insérer le marquage s'appliquant aux pays suivants:

«Tableau 1

MOTIF			PAYS	LARGEUR		
Marquage du bord gauche de la voie	Ligne centrale	Marquage du bord droit de la voie		Marquage du bord gauche de la voie	Ligne centrale	Marquage du bord droit de la voie
 <p>Ligne centrale jaune, ligne bord droit blanche, ligne bord gauche jaune</p>			<p><b>Définition de la largeur de voie aux fins du présent Règlement</b></p>			
 <p>Ligne centrale jaune, ligne bord droit blanche, ligne bord gauche jaune</p>			<p><b>CANADA</b> Circulation dans les 2 sens</p>	 <p>20 cm</p>	 <p>15-20 cm</p>	 <p>20 cm</p>
 <p>Ligne centrale jaune, ligne bord droit blanche, ligne bord gauche jaune</p>			<p><b>CANADA</b> Circulation dans un seul sens</p>	 <p>20 cm</p>	 <p>15-20 cm</p>	 <p>20 cm</p>
 <p>Ligne centrale jaune, ligne bord droit blanche, ligne bord gauche jaune</p>			<p><b>CANADA</b> Circulation dans les 2 sens avec changement de voie interdit (*)</p>	 <p>20 cm</p>	 <p>10-15 cm 10-15 cm 10-15 cm</p>	 <p>20 cm</p>



MOTIF			PAYS	LARGEUR		
Marquage du bord gauche de la voie	Ligne centrale	Marquage du bord droit de la voie		Marquage du bord gauche de la voie	Ligne centrale	Marquage du bord droit de la voie
			CANADA Circulation dans les 2 sens avec changement de voie seulement autorisé à partir d'une voie			
Ligne centrale jaune, ligne bord droit blanche, ligne bord gauche jaune						
			CANADA Lignes de continuité dans les zones de convergence et de divergence			
			CANADA Lignes de guidage			
			JAPON (*)			

(\*): À l'exception de certaines zones (bretelles d'accès, voies réservées aux véhicules lents, etc.)

## Annexe III

### Projet de rectificatif 2 au Règlement technique mondial (RTM) n° 8

Le GRRF a adopté le document WP.29-152-15 comme reproduit ci-dessous. Les modifications au texte actuel du RTM sont indiquées en caractères gras (voir par. 10 du rapport).

*Paragraphe 5.4.3, modifier comme suit:*

«5.4.3 Le constructeur peut utiliser le témoin de défaut de fonctionnement de l'ESC en mode clignotant pour indiquer les phases actives de fonctionnement de l'ESC **et/ou le fonctionnement des systèmes liés au système ESC (tels qu'ils sont énumérés au paragraphe 5.4 i).**»

## Annexe IV

### Projets d'amendements aux Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H

#### Projet de complément 8 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13

Le GRRF a adopté le document GRRF-69-06-Rev.1 comme reproduit ci-dessous. Les modifications au texte actuel du Règlement no. 13 sont indiquées en caractères gras (voir par. 10 du rapport).

Ajouter un nouveau paragraphe 2.38, comme suit:

«**2.38**            “*Caractéristique du véhicule*”, un terme décrivant le véhicule – tracteur routier, camion, autobus, semi-remorque, remorque à essieux séparés, remorque à essieu médian.».

Annexe 19, modifier comme suit:

## «Annexe 19

### Essais fonctionnels des organes de freinage ~~des remorques~~

#### Partie 1

#### Essais fonctionnels des organes de freinage des remorques

##### 1. Généralités

La ~~présente annexe~~ **partie 1** définit les procédures d'essai applicables pour déterminer l'efficacité des éléments suivants:

...

##### 6.6.1 Un procès-verbal d'essai doit être établi, où doivent figurer au moins les renseignements indiqués à l'appendice 8 de la présente annexe.

## Annexe 19

### Essais fonctionnels des organes de freinage des remorques

#### Partie 2

#### Essais fonctionnels des organes de freinage des véhicules automobiles

##### 1. Généralités

La partie 2 définit les procédures applicables pour déterminer l'efficacité des éléments suivants:

##### 1.1 Fonction de contrôle de la stabilité du véhicule

###### 1.1.1 Généralités

1.1.1.1 La présente section définit la procédure permettant de déterminer les caractéristiques dynamiques d'un véhicule équipé d'une fonction de contrôle de la stabilité, comme indiqué au paragraphe 5.2.1.32 du présent Règlement.

###### 1.1.2 Fiche technique

1.1.2.1 Le fabricant du système doit fournir au service technique une fiche technique sur la ou les fonctions de contrôle de la stabilité dont l'efficacité doit être vérifiée. Elle doit contenir au moins les renseignements indiqués à l'appendice 11 de la présente annexe et doit être jointe en appendice au procès-verbal d'essai.

###### 1.1.3 Définition du ou des véhicules d'essai

1.1.3.1 En tenant compte des définitions, dans la fiche technique du fabricant du système, de la ou des fonctions de contrôle de la stabilité et de leur application, le service technique en vérifie l'efficacité sur un véhicule. Cela peut nécessiter une ou plusieurs manœuvres dynamiques, définies au paragraphe 2.1.3 de l'annexe 21 au présent Règlement, effectuées sur un ou plusieurs véhicules automobiles, représentatifs de la ou des applications définies au paragraphe 2.1 de la fiche technique du fabricant du système.

1.1.3.2 Lors du choix du ou des véhicules automobiles pour évaluation, il doit aussi être tenu compte des éléments suivants:

- a) Système de freinage: le système de freinage du ou des véhicules d'essai à évaluer doit satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes du présent Règlement;
- b) Catégorie du véhicule –  $M_2, M_3$  [ $N_2, N_3$ ];
- c) Description du véhicule (par exemple autobus, autocar, camion, dépanneuse, tracteur routier, etc.);
- d) Configuration(s) du véhicule (par exemple 4x2, 6x2, etc.): chaque configuration doit être évaluée;

- e) **Sens de circulation (conduite à gauche ou à droite): n'étant pas un facteur limitatif, l'évaluation n'est pas requise;**
- f) **Essieu directeur avant unique: n'étant pas un facteur limitatif, l'évaluation n'est pas requise (voir g) et h));**
- g) **Essieux directeurs supplémentaires (directionnels forcés, autodirectionnels): à évaluer;**
- h) **Taux de démultiplication de direction: à évaluer – la programmation en fin de chaîne ou les systèmes d'auto-apprentissage n'est pas un facteur limitatif;**
- i) **Essieux moteur: à prendre en compte en ce qui concerne l'emploi (la perte d'emploi) des capteurs de vitesse des roues lors de la détermination de la vitesse du véhicule;**
- j) **Essieux relevables: détection/commande de l'essieu relevable et position relevée à évaluer;**
- k) **Gestion du moteur: compatibilité de communication à évaluer;**
- l) **Type de boîte de vitesses (par exemple manuelle, manuelle automatisée, semi-automatique, automatique): à évaluer;**
- m) **Options de transmission (par exemple à ralentisseur): à évaluer;**
- n) **Type de différentiel (par exemple ordinaire ou autobloquant): à évaluer;**
- o) **Verrouillage(s) du différentiel (choisi par le conducteur): à évaluer;**
- p) **Type de système de freinage (par exemple pneumatique et hydraulique, entièrement pneumatique): à évaluer;**
- q) **Type de freins (à disques, à tambours (à coin unique, à coin double, à came en S)): n'est pas un facteur limitatif, mais si d'autres types devaient être mis sur le marché, des essais comparatifs pourraient être requis;**
- r) **Configurations du système antiblocage de freinage: à évaluer;**
- s) **Empattement: à évaluer;**  
 Si aucun véhicule ayant un empattement conforme aux valeurs minimales et maximales indiquées sur la fiche technique n'est disponible au moment de l'essai, la vérification de l'empattement minimal et maximal peut se faire à l'aide des résultats d'essai du fabricant du système pour des véhicules réels dont l'empattement correspond, avec une tolérance de 20 %, à l'empattement minimal et maximal des véhicules effectivement utilisés pour les essais du service technique;
- t) **Type de roue (simple ou jumelée): à indiquer sur la fiche technique du fabricant du système;**
- u) **Type de pneumatique (par exemple structure, usage, dimension): à indiquer sur la fiche technique du fabricant du système;**
- v) **Écartement des roues: n'est pas un facteur limitatif – fait partie de l'évaluation des variations du centre de gravité;**

- w) **Type de suspension (pneumatique, mécanique, en caoutchouc):** à évaluer;
- x) **Hauteur du centre gravité:** à évaluer;  
 Si aucun véhicule ayant une hauteur maximale du centre de gravité conforme à la valeur indiquée sur la fiche technique n'est disponible au moment de l'essai, la vérification de ladite hauteur peut se faire à l'aide des résultats d'essai du fabricant du système pour des véhicules réels dont la hauteur du centre de gravité est égale, avec une tolérance de +20 %, à la hauteur maximale du centre de gravité des véhicules effectivement utilisés pour les essais du service technique;
- y) **Emplacement du capteur d'accélération latérale:** enveloppe d'installation, comme décrite par le fabricant du système, à évaluer;
- z) **Emplacement du capteur de la vitesse angulaire de lacet:** enveloppe d'installation, comme décrite par le fabricant du système, à évaluer.

#### 1.1.4 Programme d'essai

1.1.4.1 Les essais permettant d'évaluer la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule doivent faire l'objet d'un accord entre le fabricant du système et le service technique et être effectués dans des conditions, convenant à la fonction évaluée, qui conduiraient, en l'absence d'une intervention de la fonction de contrôle de la stabilité, à une perte de contrôle de la trajectoire ou à un renversement. Les manœuvres dynamiques, les conditions d'essai et les résultats des essais doivent être consignés dans le procès-verbal d'essai.

L'évaluation doit inclure, si besoin est, les éléments suivants:

##### 1.1.4.1.1 Essieux directeurs supplémentaires:

Évaluer l'incidence en comparant les résultats obtenus lorsque l'essieu est en mode de direction normal avec ceux qui sont obtenus lorsque la direction est désactivée de manière que l'essieu soit fixe, à moins qu'il ne s'agisse d'un paramètre programmé en fin de chaîne.

##### 1.1.4.1.2 Taux de démultiplication de direction:

Effectuer les essais en vue de déterminer l'efficacité de la programmation en fin de chaîne ou des systèmes d'auto-apprentissage sur un certain nombre de véhicules de taux différents. Si tel n'est pas le cas, l'homologation est limitée aux taux effectivement éprouvés.

##### 1.1.4.1.3 Essieu relevable:

Effectuer les essais, l'essieu étant en position relevée et abaissée, et évaluer la détection de la position ainsi que le transfert de signal afin d'établir que la modification de l'empattement a été reconnue.

##### 1.1.4.1.4 Gestion du moteur:

Montrer que la commande du moteur ou de toute(s) autre(s) source(s) de puissance motrice est indépendante de la demande du conducteur.

- 1.1.4.1.5 Options de transmission:**  
Montrer l'effet de toute option, ainsi par exemple montrer que la gestion du ralentisseur, en cas de ralentissement, est indépendante du conducteur.
- 1.1.4.1.6 Type de différentiel/verrouillage(s) du différentiel:**  
Montrer l'effet du différentiel autobloquant ou du différentiel verrouillé choisi par le conducteur, par exemple montrer que la fonction est maintenue, diminuée ou désactivée.
- 1.1.4.1.7 Configurations du système antiblocage de freinage:**  
Chacune des configurations du système antiblocage de freinage/du véhicule doit être éprouvée sur au moins un véhicule.  
Si la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule est intégrée dans différents systèmes (par exemple système antiblocage de freinage, système de frein à commande électrique), les essais doivent être effectués sur des véhicules dont les systèmes d'intégration sont différents.
- 1.1.4.1.8 Type de suspension:**  
Les véhicules doivent être choisis en fonction du type de suspension (par exemple pneumatique, mécanique, en caoutchouc) de chaque essieu ou groupe d'essieux.
- 1.1.4.1.9 Hauteur du centre de gravité:**  
On doit effectuer les essais sur des véhicules sur lesquels il est possible d'ajuster la hauteur du centre de gravité de manière à démontrer que la fonction antirenversement est en mesure de s'adapter aux changements de hauteur du centre de gravité.
- 1.1.4.1.10 Emplacement du capteur d'accélération latérale:**  
On doit évaluer l'effet de l'installation du capteur d'accélération latérale en des emplacements différents sur le même véhicule afin de confirmer l'enveloppe d'installation décrite par le fabricant du système.
- 1.1.4.1.11 Emplacement du capteur de la vitesse angulaire de lacet:**  
On doit évaluer l'effet de l'installation du capteur de la vitesse angulaire de lacet en des emplacements différents sur le même véhicule afin de confirmer l'enveloppe d'installation décrite par le fabricant du système.
- 1.1.4.1.12 Conditions de chargement:**  
On doit éprouver les véhicules chargés aussi bien qu'à vide/partiellement chargés de manière à démontrer que la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule est en mesure de s'adapter aux différents états de chargement.  
Pour un tracteur routier, les essais doivent être effectués;
- a) avec une semi-remorque attelée, à l'état chargé aussi bien qu'à vide/partiellement chargé, sur laquelle la fonction antirenversement, si elle est installée, a été désactivée;
  - b) avec le tracteur routier en solo (sans semi-remorque attelée, ni chargement);

- c) avec un chargement simulant l'état chargé (sans semi-remorque attelée).

**1.1.4.2 Evaluation des autobus**

A titre de variante, dans le cas des autobus, des camions ayant le même type de système de freinage peuvent être utilisés pour l'évaluation. Un autobus au moins toutefois doit subir les essais et être pris en compte dans le procès-verbal d'essai final.

**1.1.5 Procès-verbal d'essai**

- 1.1.5.1 Un procès-verbal d'essai doit être établi, où doivent figurer au moins les renseignements indiqués à l'appendice 12 de la présente annexe.**

...

## **Annexe 19**

### **Appendice 7**

**Fiche technique de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule (remorque)**

...

## **Annexe 19**

### **Appendice 8**

**Procès-verbal d'essai de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule (remorque)**

...

## **Annexe 19**

### **Appendice 11**

**Fiche technique de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule (véhicule automobile)**

- 1. Généralités:**
  - 1.1 Nom du fabricant**
  - 1.2 Système**
  - 1.3 Variantes du système**
  - 1.4 Options du système**



- 1.4.1 **Fonction de contrôle de la stabilité (directionnelle/antireversement/les deux), y compris explication de la fonction de base et/ou du principe du contrôle**
- 1.5 **Configurations du système (s'il y a lieu)**
- 1.6 **Identification du système y compris identificateur de la version logicielle**
- 2. **Applications:**
  - 2.1 **Liste des véhicules automobiles selon leur description et leur configuration mentionnées dans la fiche technique**
  - 2.2 **Diagrammes schématiques des configurations installées sur les véhicules automobiles, définies au paragraphe 2.1 ci-dessus et compte tenu des éléments suivants:**
    - a) **Essieux relevables**
    - b) **Essieux directeurs**
    - c) **Configurations du système antiblocage de freinage**
  - 2.3 **Champ d'application en fonction du type de suspension:**
    - a) **Pneumatique**
    - b) **Mécanique**
    - c) **Caoutchouc**
    - d) **Mixte**
    - e) **Barre antiroulis**
  - 2.4 **Renseignements complémentaires (s'il y a lieu) relatifs à l'application des fonctions de contrôle de la trajectoire et/ou antireversement, par exemple:**
    - a) **Empattement, voie, hauteur du centre de gravité**
    - b) **Type de roue (simple ou jumelée) et type de pneumatique (structure, usage, dimension)**
    - c) **Type de boîte de vitesses (manuelle, manuelle automatisée, semi-automatique, automatique)**
    - d) **Options de transmission (par exemple ralentisseur)**
    - e) **Type de différentiel/verrouillage(s) du différentiel (par exemple ordinaire ou autobloquant, automatique ou choisi par le conducteur)**
    - f) **Gestion du moteur ou de toute(s) autre(s) source(s) de puissance motrice**
    - g) **Type de freins**
- 3. **Description des composants:**
  - 3.1 **Capteurs extérieurs à la commande**
    - a) **Fonction**
    - b) **Restrictions applicables à l'emplacement des capteurs**
    - c) **Identification (par exemple numéros de pièce)**

- 3.2 **Commande(s)**
  - a) **Description générale et fonction**
  - b) **Fonctionnalité des capteurs internes (s'il y a lieu)**
  - c) **Identification du matériel (par exemple numéros de pièce)**
  - d) **Identification du logiciel**
  - e) **Restrictions applicables à l'emplacement de la ou des commandes**
  - f) **Caractéristiques supplémentaires**
- 3.3 **Modulateurs**
  - a) **Description générale et fonction**
  - b) **Identification du matériel (par exemple numéros de pièce)**
  - c) **Identification du logiciel (s'il y a lieu)**
  - d) **Restrictions**
- 3.4 **Équipement électrique**
  - a) **Schémas du circuit**
  - b) **Modes d'alimentation**
- 3.5 **Circuits pneumatiques**

Schémas du système comprenant les configurations du système antiblocage de freinage associées aux types de véhicules automobiles définis au paragraphe 2.1 du présent appendice
- 3.6 **Composants du système électronique concernant la sécurité conformément à l'annexe 18 du présent Règlement**
- 3.7 **Compatibilité électromagnétique**
- 3.7.1 **Documents démontrant qu'il est satisfait aux dispositions du Règlement n° 10, comme prescrit par le paragraphe 5.1.1.4 du présent Règlement**

## **Annexe 19**

### **Appendice 12**

#### **Procès-verbal d'essai de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule (véhicule automobile)**

Procès-verbal n°: .....

- 1. **Identification:**
  - 1.1 **Fabricant du système de contrôle de la stabilité du véhicule (nom et adresse)**
  - 1.2 **Demandeur (s'il est différent du fabricant)**
  - 1.3 **Systèmes**
    - 1.3.1 **Variantes du système**
    - 1.3.2 **Option du système**

- 1.3.2.1 Fonctions de contrôle**
- 2. Système(s) et installations:**
  - 2.1 Configurations du système antiblocage de freinage**
  - 2.2 Caractéristiques du véhicule**
    - 2.2.1 Catégorie du véhicule (par exemple N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, etc.)**
    - 2.2.2 Nature du véhicule (par exemple tracteur routier, autobus, etc.)**
    - 2.2.3 Configuration(s) du véhicule (par exemple 4x2, 6x2, etc.)**
    - 2.2.4 Programmation fixe**
  - 2.3 Identification du système**
  - 2.4 Description fonctionnelle**
    - 2.4.1 Contrôle de la trajectoire**
    - 2.4.2 Contrôle antirenversement**
    - 2.4.3 Marche à vitesse réduite**
    - 2.4.4 Mode tout-terrain**
    - 2.4.5 Options de transmission**
  - 2.5 Composants**
  - 2.6 Détection et fonctionnalité de la remorque**
  - 2.7 Avertissement en cas d'intervention du système**
  - 2.8 Avertissement en cas de défaillance**
  - 2.9 Allumage des feux-stop**
- 3. Variables évaluées du véhicule:**
  - 3.1 Généralités**
  - 3.2 Type de système de freinage**
  - 3.3 Type de freins**
  - 3.4 Centre de gravité**
  - 3.5 Gestion du moteur ou d'une autre ou de plusieurs autres sources de puissance motrice**
  - 3.6 Type de boîte de vitesses**
  - 3.7 Configurations de l'installation**
  - 3.8 Essieux relevables**
  - 3.9 Effet des variations de la charge**
    - 3.9.1 Contrôle antirenversement**
    - 3.9.2 Contrôle de la trajectoire**
  - 3.10 Taux de démultiplication de direction**
  - 3.11 Essieux directeurs supplémentaires**
  - 3.12 Suspension**

- 3.13 Voie
- 3.14 Capteur(s) de la vitesse angulaire de lacet et d'accélération latérale
- 3.15 Empattement
- 3.16 Type de roue, type de pneumatique, dimension des pneumatiques
- 4. Limites d'installation:
  - 4.1 Type de suspension
  - 4.2 Type de freins
  - 4.3 Emplacement des composants
    - 4.3.1 Emplacement du ou des capteurs de la vitesse angulaire de lacet et d'accélération latérale
  - 4.4 Configuration(s) du système antiblocage de freinage
  - 4.5 Essieu directeur supplémentaire
  - 4.6 Recommandations et restrictions supplémentaires
    - 4.6.1 Type de système de freinage
    - 4.6.2 Gestion du moteur ou d'une autre ou de plusieurs autres sources de puissance motrice
    - 4.6.3 Essieux relevables
- 5. Données et résultats d'essais:
  - 5.1 Données relatives aux véhicules d'essai (y compris la caractéristique et la fonctionnalité de toute(s) remorque(s) employée(s) au cours du ou des essais)
    - 5.2 Renseignements sur le revêtement d'essai
      - 5.2.1 Revêtement d'essai à forte adhérence
      - 5.2.2 Revêtement d'essai à faible adhérence
    - 5.3 Mesures et acquisition des données
    - 5.4 Conditions d'essai et modes opératoires
      - 5.4.1 Essais du véhicule
        - 5.4.1.1 Contrôle de la trajectoire
        - 5.4.1.2 Contrôle antirenversement
    - 5.5 Renseignements complémentaires
    - 5.6 Résultats des essais
      - 5.6.1 Essais du véhicule
        - 5.6.1.1 Contrôle de la trajectoire
        - 5.6.1.2 Contrôle antirenversement
  - 5.7 Évaluation conformément à l'annexe 18 au présent Règlement
  - 5.8 Conformité avec le Règlement n° 10

6. Pièces jointes<sup>1</sup>;
7. Date de l'essai:
8. Cet essai a été effectué et ses résultats ont été consignés conformément à la partie 2 de l'annexe 19 au Règlement n° 13 tel que modifié pour la dernière fois par la série ... d'amendements.  
Service technique<sup>2</sup> ayant effectué l'essai  
Signature: ..... Date: .....
9. Autorité d'homologation<sup>2</sup>  
Signature: ..... Date: .....».

<sup>1</sup> Des résultats d'essais communiqués par le fournisseur du système prouvant le respect de la marge de tolérance prescrite aux paragraphes 1.1.3.2 s) et 1.1.3.2 x) de la partie 2 de l'annexe 19 doivent être joints.

<sup>2</sup> Doit être signé par des personnes différentes même lorsque le service technique et l'autorité d'homologation sont une seule entité, ou bien lorsqu'une autorisation distincte de l'autorité d'homologation est délivrée avec le procès-verbal.

*Annexe 21, modifier comme suit:*

## «Annexe 21

### Prescriptions particulières applicables aux véhicules équipés d'une fonction de contrôle de la stabilité

1. Généralités
- 1.1 La présente annexe énonce ... du présent Règlement.
- 1.2 Pour satisfaire aux prescriptions de la présente annexe, les "autres véhicules" mentionnés aux paragraphes 2.1.3 et 2.2.3 ne doivent pas être différents en ce qui concerne au moins les principaux aspects suivants:
- 1.2.1 caractère du véhicule;
- 1.2.2 dans le cas d'un véhicule à moteur, la configuration des essieux (par exemple 4x2, 6x2, 6x4);
- 1.2.3 dans le cas de remorques, le nombre et la disposition des essieux;
- 1.2.4 dans le cas d'un véhicule à moteur, le taux de démultiplication de direction au niveau de l'essieu avant, lorsque la fonction de contrôle de la stabilité ne l'intègre pas en tant que propriété programmée en fin de chaîne ou faisant l'objet d'un auto-apprentissage;
- 1.2.5 dans le cas d'un véhicule à moteur, les essieux directeurs supplémentaires, et dans le cas des remorques, les essieux directeurs;
- 1.2.6 les essieux relevables;
- ...

2.1.3 L'efficacité de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule doit être démontrée au service technique par des essais de manœuvres dynamiques effectués sur un même véhicule, **qui doit être équipé de la même fonction de contrôle de stabilité que le type de véhicule à homologuer**. Cela peut se faire en comparant, pour un même état de charge, les résultats obtenus selon que la fonction de contrôle de stabilité est activée ou désactivée. Au lieu d'exécuter des manœuvres dynamiques sur d'autres véhicules équipés du même système de contrôle de stabilité et dans d'autres conditions de charge, il est possible de soumettre les résultats d'essais réels effectués sur un véhicule ou de simulations informatiques.

**A titre de variante aux prescriptions ci-dessus, il peut être utilisé un procès-verbal conforme au paragraphe 1.1 de la Partie 2 de l'annexe 19.**

Les modalités d'utilisation .... en effectuant la ou les manœuvres retenues.»

2.2.3 L'efficacité de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule doit être démontrée au service technique par des essais de manœuvres dynamiques effectués sur un même véhicule, **qui doit être équipé de la même fonction de contrôle de stabilité que le type de véhicule à homologuer**. Cela peut se faire en comparant, pour un même état de charge, les résultats obtenus selon que la fonction de contrôle de stabilité est activée ou désactivée. Au lieu d'exécuter des manœuvres dynamiques sur d'autres véhicules équipés du même système de contrôle de stabilité et dans d'autres conditions de charge, il est possible de soumettre les résultats d'essais réels effectués sur un véhicule ou de simulations informatiques.

**A titre de variante aux prescriptions ci-dessus, il peut être utilisé un procès-verbal conforme au paragraphe 6 de la Partie 1 de l'annexe 19.**

Les modalités d'utilisation ... en effectuant la ou les manœuvres retenues.

...

*Annexe 21, Appendice 2, paragraphe 2.3, modifier comme suit:*

«2.3 Le simulateur est considéré comme validé lorsque les résultats qu'il produit sont comparables aux résultats des essais pratiques consistant à faire exécuter **au(x) même(s) type(s) de véhicule** une ou plusieurs des manœuvres définies aux paragraphes 2.1.3 ou 2.2.3 de l'annexe 21, selon le cas.

Le simulateur doit seulement être utilisé pour des caractéristiques pour lesquelles une comparaison a été faite entre des essais sur véhicules réels et des résultats sur simulateur. **La comparaison doit être effectuée à l'état chargé et à vide afin de démontrer que le système s'adapte à des conditions de chargement différentes et pour valider les configurations simulées extrêmes suivantes:**

- a) **véhicule à empattement le plus court et à centre de gravité le plus haut;**
- b) **véhicule à empattement le plus long et à centre de gravité le plus haut.**

**Dans le cas de l'essai sur trajectoire circulaire en régime stationnaire, la comparaison est effectuée au moyen du gradient de sous-virage.**

Dans le cas d'une manœuvre dynamique, la comparaison est effectuée au moyen de la relation entre l'activation de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule et la séquence des opérations effectuées par cette fonction, dans la simulation, d'une part, et lors de l'essai pratique, d'autre part.»

*Annexe 21, Appendice 3*

Ajouter les nouveaux paragraphes 2 à 2.5, comme suit:

- «2           **Outil de simulation**
- 2.1       **Méthode de simulation (description générale, compte tenu des prescriptions du paragraphe 1.1 de l'appendice 2 de l'annexe 21)**
- 2.2       **Simulation HIL/SIL (matériel/logiciel dans la boucle) (voir paragraphe 1.2 de l'appendice 2 de l'annexe 21)**
- 2.3       **Etat de chargement (voir paragraphe 1.4 de l'appendice 2 de l'annexe 21)**
- 2.4       **Validation (voir paragraphe 2 de l'appendice 2 de l'annexe 21)**
- 2.5       **Variables de mouvement (voir paragraphe 2.1 de l'appendice 2 de l'annexe 21)**

*Paragraphe 2 (ancien), renuméroter paragraphe 3*

*Paragraphe 2.1 (ancien), renuméroter paragraphe 3.1, et lire:*

- «2.1       Caractère du **véhicule: (par exemple camion, tracteur routier, autobus, semi-remorque, remorque à essieu médian, remorque à essieux séparés)**»

*Paragraphes 2.2 à 5 (anciens), renuméroter paragraphes 3.2 à 6.*

## **Projet de rectificatif 1 au complément 9 au Règlement no. 13-H**

Le GRRF a adopté le document GRRF-69-27 comme reproduit ci-dessous. Les modifications au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras.

*Paragraphes 2.34.1 et 2.34.2, modifier comme suit (y compris une nouvelle note \*):*

- «2.34.1    Par "système d'aide au freinage de la catégorie A", un système qui détecte une situation de freinage d'urgence **principalement\*** à partir de la force exercée par le conducteur sur la pédale de frein;

2.34.2 Par "système d'aide au freinage de la catégorie B", un système qui détecte une situation de freinage d'urgence **principalement\*** à partir de la vitesse d'actionnement de la pédale de frein par le conducteur;

---

\* **comme déclaré par le constructeur**

*Paragraphe 2.34.3, supprimer*

*Annexe 1*

*Paragraphe 22.1., modifier comme suit:*

«22.1. Catégorie de systèmes d'aide au freinage **A/B 2/**»

*Paragraphe 22.1.3., supprimer*

*Annexe 9, section B*

*Paragraphe 1.2., modifier comme suit:*

«1.2 Caractéristiques générales de performance pour les systèmes BAS **de la catégorie "B"**

Lorsqu'il a été déduit ... de la présente section sont respectées».

*Paragraphe 2.1.6., modifier comme suit:*

«2.1.6 **Vitesse d'enfoncement** de la pédale de frein,  $v_p$ , mesurée au centre ... un étalonnage simple de la mesure».

*Paragraphes 5. à 5.2., supprimer*

*Annexe 9, Appendice 4*

*Paragraphe 1.2, modifier comme suit:*

1.2 La pédale de frein ... (sans activation du système d'aide au freinage s'il s'agit d'un système **de la catégorie "B"**) pour obtenir ... des cycles complets (fig. 3).

*Paragraphe 1.3., modifier comme suit:*

«1.3. La décélération totale ... à l'instant 2 s. Une fois atteinte la décélération totale, **la pédale doit rester actionnée de telle manière que le système ABS continue d'exécuter des cycles complets.** L'instant d'activation totale ... l'augmentation de décélération (voir la figure 3).»



## Annexe V

### Projets d'amendements au Règlement No. 55

Les modifications adoptées aux documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2011/4 et GRRF-69-24-Rev.15 ci-sont indiquées dessous en caractères gras (voir par. 22 du rapport).

*Annexe 7*, ajouter le nouveau paragraphe 1.2.3, comme suit:

«**1.2.3. La conception du timon, y compris la tête d'attelage, utilisé sur les remorques à essieu médian des catégories O<sub>1</sub> et O<sub>2</sub> doit être telle qu'elle empêche la tête d'attelage de se planter dans le sol en cas de désaccouplement de l'attelage principal.**»

## Annexe VI

### Projets d'amendements au Règlement No. 64

Le GRRF a adopté le document GRRF-69-25 comme reproduit ci-dessous. Les modifications au texte actuel du Règlement no. 64 sont indiquées en caractères gras (voir par. 29 du rapport).

*Paragraphe 5.1.4.1.1, modifier comme suit:*

«5.1.4.1.1. Un symbole indiquant que la vitesse maximale autorisée est de 120 km/h, ...

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent seulement aux équipements de secours à usage temporaire du type 4, comme défini au paragraphe 2.10.4, destinés à équiper un véhicule **des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>.**»

## Annexe VII

### Projet de rectificatif 1 à la révision 2 du Règlement No. 75

Le document GRRF-69-07 a été adopté comme reproduit ci-dessous (voir par. 33 du rapport).

1. Page 15, paragraphe 6.2.1.1

*Au lieu de «par. 3.1.12», lire «par. 3.1.14».*

2. Page 22, Annexe 3, Exemples des inscriptions du pneumatique, *alinéa (d)*

*Au lieu de «par. 3.1.12», lire «par. 3.1.14».*

3. Annex 5, Tableau 1 (*texte anglais seulement*)

*Au lieu de «Largeur hors tout maximale», lire «Maximum overall width»*

4. Pages 27 à 33, Annexe 5, Tableaux 2 à 7, colonne 5, titre (*texte anglais seulement*)

*Au lieu de «Section width», lire «Maximum overall width»*

5. Page 34, Annexe 6, paragraphe , tableau (*texte anglais seulement*)

*Au lieu de «F à P», lire «F to P»*

*Au lieu de «F à M», lire «F to M»*

## Annexe VIII

## Groupes informels relevant du GRRF

<i>Groupe informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Du RTM sur les pneumatiques	M. I. Yarnold (Royaume-Uni) Téléphone: +44 207 944 2080 Télécopieur: +44 207 944 2169 Courriel: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk	M. J.-C. Noirhomme (ETRTO) Téléphone: +32 2 344 4059 Télécopieur: +32 2 344 1234 Courriel: info@etrto.org
Des systèmes automatiques de freinage d'urgence et des systèmes d'alerte de franchissement de ligne (AEBS/LDW)	M. J. Renders (CE) Téléphone: +32 2 2969962 Télécopieur: +32 2 2969637 Courriel: johan.renders@ec.europa.eu	M. O. Fontaine (OICA) Téléphone: +33 1-43590013 Télécopieur: +33 1-45638441 Courriel: ofontaine@oica.net
Etude d'une autre méthode d'évaluation du système de contrôle électronique de la stabilité directionnelle des véhicules (AMEVSC)	M. M. Loccufier (Belgique) Téléphone: +32 2-2773578 Télécopieur: +32 2-2774021 Courriel: michel.loccufier@mobilite.fgov.be	M. P. Jennison (CLEPA) Téléphone: +49 893-5472131 Télécopieur: +49 893-5472535 Courriel: paul.jennison@knorr-bremse.com
Signaux entre véhicules relatifs au freinage (BRSBV)	M. A. Gunneriusson Téléphone: +46 243 755 48 Télécopieur: +46 243 750 89 Courriel: anders.gunneriusson@transportstyrelsen.se	Mme. Annie Luchie (CLCCR) Téléphone: +32 2 706 79 72 Télécopieur: +32 2 706 79 76 Courriel: annie.luchie@agoria.be