


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**
Groupe de travail du bruit et des pneumatiques
Soixante-douzième session

Genève, 8-9 septembre 2020 (à distance)

**Rapport du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques
sur sa soixante-douzième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2	3
III. Règlement ONU n° 41 (Bruit émis par les motocycles) (point 2 de l'ordre du jour).....	3-5	3
IV. Règlement ONU n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) (point 3 de l'ordre du jour).....	6-8	4
V. Règlement ONU n° 138 (Véhicules à moteur silencieux) (point 4 de l'ordre du jour).....	9	4
VI. Pneumatiques (point 5 de l'ordre du jour).....	10-23	4
A. Règlement ONU n° 30 (Pneumatiques pour voitures particulières et leurs remorques).....	10-12	4
B. Règlement ONU n° 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques).....	13	5
C. Règlement ONU n° 75 (Pneumatiques des véhicules de la catégorie L).....	14	5
D. Règlement ONU n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles et leurs remorques).....	15	5
E. Règlement ONU n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé).....	16-19	6
F. Règlement ONU n° 124 (Roues de rechange pour voitures particulières).....	20-21	6



G.	Règlement ONU n° 141 (Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques).....	22	7
H.	Règlement ONU n° 142 (Montage des pneumatiques).....	23	7
VII.	Projet de Règlement ONU sur les avertisseurs de marche arrière (point 6 de l'ordre du jour).....	24	7
VIII.	Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore (point 7 de l'ordre du jour).....	25	7
IX.	Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 8 de l'ordre du jour).....	26	7
X.	Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 9 de l'ordre du jour).....	27	8
XI.	Points à retenir des dernières sessions du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (point 10 de l'ordre du jour).....	28	8
XII.	Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (point 11 de l'ordre du jour).....	29	8
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	30	8
XIV.	Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour).....	31	8
XV.	Élection du Bureau (point 14 de l'ordre du jour).....	32	8
Annexes			
I.	Liste des documents informels (GRBP-72-...) distribués lors de la session.....		9
II.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-05).....		12
III.	Mandat révisé du groupe de travail informel des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10 et GRBP-72-17).....		13
IV.	Mandat révisé du groupe de travail informel de l'incertitude des mesures (sur la base du document GRBP-72-10).....		16
V.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13 qui ont été adoptés (sur la base des documents GRBP-72-27 et GRBP-72-30).....		18
VI.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-28).....		19
VII.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-08).....		20
VIII.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-29).....		21
IX.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-19-Rev.2).....		22
X.	Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-18).....		29
XI.	Groupes informels du GRBP.....		30

I. Participation

1. Le Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (GRBP) a tenu sa soixante-douzième session à distance, du 8 au 9 septembre 2020 à Genève¹. La session était présidée par M. S. Ficheux (France). Y ont participé, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690/Rev.1) des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Marin, Suède, Suisse et Turquie. Un expert de la Commission européenne a participé à la session. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes y ont également participé : Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Bureau international permanent des associations de vendeurs et recapeurs de pneumatiques (BIPAVER), Imported Tyre Manufacturers Association (ITMA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/7,
Documents informels GRBP-72-01 et GRBP-72-03.

2. Le GRBP a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/7, tel qu'amendé par le document GRBP-72-01). Il a pris note de l'ordre d'examen des questions proposé par le Président (GRBP-72-03). La liste des documents informels figure à l'annexe I. La liste des groupes informels du GRBP est reproduite à l'annexe XI.

III. Règlement ONU n° 41 (Bruit émis par les motocycles) (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/18,
Documents informels GRBP-72-05, GRBP-72-13 et GRBP-72-14.

3. Le GRBP a examiné une proposition de nouvelle série d'amendements au Règlement ONU n° 41, soumise par le groupe de travail informel des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (groupe de travail informel ASEP) (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9). Les experts de la Commission européenne et de l'Allemagne ont proposé de nouvelles dates pour les dispositions transitoires figurant au paragraphe 12 (GRBP-72-05). Le GRBP a adopté cette proposition telle qu'amendée par l'annexe II et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que projet de série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 41.

4. Se référant au paragraphe 4 de l'article 12 de l'Accord de 1958, l'expert de la Commission européenne a proposé une modification visant à autoriser, dans les dispositions transitoires, la délivrance d'homologations de type en vertu de versions antérieures des amendements (GRBP-72-14). Le GRBP a été informé que l'expert de la Commission européenne a communiqué une modification identique des propositions d'amendements concernant d'autres Règlements ONU au titre d'autres points de l'ordre du jour (voir par. 5, 22 et 23 ci-dessous). Le GRBP a considéré que cette question relevait des Directives générales du WP.29 concernant l'élaboration des Règlements de l'ONU et les dispositions transitoires qu'ils contiennent (ECE/TRANS/WP.29/1044/Rev.2) et invité l'expert de la

¹ Les experts du GRBP ont participé à distance. Une interprétation simultanée était disponible dans les langues officielles de la CEE.

Commission européenne à la présenter au WP.29 pour examen. En outre, il a décidé que l'examen de cette question se poursuivrait le cas échéant à la prochaine session.

5. L'expert de l'IMMA a proposé que le Règlement ONU n° 41 soit harmonisé avec la norme ISO 10844:2014 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/18). Le GRBP a adopté cette proposition et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que projet de complément 8 à la série 04 d'amendements et en tant qu'élément de la série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 41 (voir par. 4 ci-dessus). L'expert de la Commission européenne a présenté à nouveau sa proposition concernant les dispositions transitoires relatives à la délivrance d'homologations de type en vertu de séries d'amendements antérieures (GRBP-72-13).

IV. Règlement ONU n° 51 (Bruit des véhicules des catégories M et N) (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s): ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10,
Documents informels GRBP-72-11, GRBP-72-16, GRBP-72-17
et GRBP-72-25.

6. Au nom du groupe de travail informel ASEP, l'expert de l'Allemagne a décrit les activités du groupe de travail informel (GRBP-72-16) et proposé des modifications à apporter au mandat de cette entité (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10 et GRBP-72-17). Le GRBP a adopté le mandat révisé tel qu'il figure à l'annexe III.

7. L'expert de la Norvège, en tant que Président du groupe de travail informel de l'incertitude des mesures a décrit l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel (GRBP-72-11) et présenté un projet de mandat révisé (GRBP-72-10). Le GRBP a adopté le mandat révisé du groupe de travail informel de l'incertitude des mesures tel qu'il figure dans l'annexe IV.

8. L'expert de la Commission européenne a informé le GRBP de l'état d'avancement de l'étude sur la limitation du niveau sonore des véhicules des catégories M et N (GRBP-72-25). L'expert du Japon a remercié la Commission européenne des informations partagées et indiqué que son pays menait une étude sur le même thème.

V. Règlement ONU n° 138 (Véhicules à moteur silencieux) (point 4 de l'ordre du jour)

9. Le GRBP a décidé de prolonger la mission du groupe de travail informel des véhicules routiers silencieux relative au projet de règlement technique mondial ONU (RTM ONU) jusqu'en décembre 2021.

VI. Pneumatiques (point 5 de l'ordre du jour)

A. Règlement ONU n° 30 (Pneumatiques pour voitures particulières et leurs remorques)

Document(s): ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/12,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21,
Documents informels GRBP-72-07, GRBP-72-22 et GRBP-72-24.

10. L'expert de l'ETRTO a présenté une proposition d'amendements visant à autoriser des méthodes de marquage des pneumatiques autres que le moulage (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/12). Le GRBP a adopté cette proposition et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que projet de complément 23 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 30.

11. L'expert de la France a proposé une nouvelle définition de la structure de pneumatique radiale (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21 et GRBP-72-22), que l'expert de la Commission européenne a amendée (GRBP-72-24). L'expert du Japon a considéré que cette proposition manquait de clarté. L'expert de l'ETRTO a dit que son organisation ne pourrait pas appuyer cette proposition tant qu'elle n'aurait pas été justifiée d'un point de vue technique. Le Président a invité tous les experts concernés à examiner une nouvelle fois cette proposition entre eux et à présenter un document actualisé à la prochaine session.

12. Rappelant l'adoption récente de l'amendement 2 au RTM ONU n° 16 (Pneumatiques), l'expert de l'ETRTO a proposé d'élaborer une feuille de route pour la transposition des dispositions de cet amendement dans les Règlements ONU pertinents (GRBP-72-07). Le GRBP a remercié l'ETRTO de son initiative et décidé de poursuivre l'examen de cette question à la prochaine session.

B. Règlement ONU n° 54 (Pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques)

Document(s): ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13,
Documents informels GRBP-72-27 et GRBP-72-30.

13. Le GRBP a examiné une proposition d'amendements soumise par l'expert de l'ETRTO (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13, GRBP-72-27 et GRBP-72-30). Il a adopté cette proposition telle qu'amendée par l'annexe V et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que projet de complément 24 à la série initiale d'amendements au Règlement ONU n° 54.

C. Règlement ONU n° 75 (Pneumatiques des véhicules de la catégorie L)

Document(s): ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14,
Documents informels GRBP-71-07-Rev.1 et GRBP-72-28.

14. L'expert de l'ETRTO a proposé plusieurs modifications (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14, GRBP-71-07-Rev.1 et GRBP-72-28). Le GRBP a adopté la proposition telle qu'amendée par l'annexe VI et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que projet de complément 19 à la série initiale d'amendements au Règlement ONU n° 75.

D. Règlement ONU n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles et leurs remorques)

Document(s): ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15,
Document informel GRBP-72-08.

15. Le GRBP a examiné une proposition d'amendements soumise par l'expert de l'ETRTO (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15 et GRBP-72-08). Il a adopté cette proposition telle qu'amendée par l'annexe VII et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que projet de complément 19 à la série initiale d'amendements au Règlement ONU n° 106.

E. Règlement ONU n° 117 (Pneumatiques – Résistance au roulement, bruit de roulement et adhérence sur sol mouillé)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/11,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16,
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17,
Documents informels GRBP-72-02, GRBP-72-06, GRBP-72-15,
GRBP-72-23, GRBP-72-26-Rev.1 et GRBP-72-29.

16. L'expert de l'ETRTO a présenté une proposition d'amendements ayant pour but d'améliorer la reproductibilité de la méthode d'essai prévue dans la norme ISO 23671 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16). Les experts de l'Allemagne et de l'Espagne ayant exprimé des préoccupations au sujet du paragraphe 4.1.2.1 de la partie A de l'annexe 5, l'expert de l'ETRTO a proposé qu'une modification soit apportée à ce paragraphe (GRBP-72-29). Le GRBP a adopté cette proposition telle qu'amendée par l'annexe VIII et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 pour examen et mise aux voix à sa session de mars 2021 en tant que projet de complément 13 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 117.

17. L'expert de l'ETRTO a également proposé des amendements visant à modifier le terme « moulé » dans les méthodes de marquage des pneumatiques et à remplacer le pneumatique d'essai de référence normalisé SRTT14 par le SRTT16 (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/17). Le GRBP a adopté cette proposition sous réserve que le paragraphe 9.1 soit supprimé et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 pour examen et mise aux voix à sa session de mars 2021 en tant qu'élément du projet de complément 13 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 117.

18. Au nom du groupe de travail informel de l'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques usés, l'expert de l'ETRTO a décrit l'état d'avancement des travaux du groupe de travail informel (GRBP-72-06) et présenté des amendements à apporter au mandat de ce groupe de travail informel (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/11). L'expert de la Commission européenne a proposé que la portée du mandat du groupe de travail informel soit étendue aux pneumatiques C₂ et C₃ (GRBP-72-02). L'expert de l'ETRTO a commenté cette proposition (GRBP-72-26-Rev.1). Après avoir tenu un débat sur cette question, le GRBP n'est pas parvenu à un consensus sur la proposition de la Commission européenne ; il a décidé de reprendre l'examen de la question de la révision du mandat du groupe de travail informel à la prochaine session. Toutefois, il est convenu de demander au WP.29 de proroger le mandat du groupe de travail informel de l'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques usés jusqu'en septembre 2021.

19. Le GRBP a été informé de l'état d'avancement des travaux du groupe de travail des pneumatiques à crampons et du groupe d'experts des prescriptions relatives aux pneumatiques neige (respectivement GRBP-72-15 et GRBP-72-23).

F. Règlement ONU n° 124 (Roues de rechange pour voitures particulières)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/8,
Document informel GRBP-72-04.

20. L'expert de la Fédération de Russie a proposé d'harmoniser le critère d'acceptation donné au tableau du paragraphe 3 de l'annexe 8 par rapport au critère de défaillance ajouté au point c) du paragraphe 5, à savoir « La pression de gonflage tombe à zéro dans un délai de 1 min » (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/8). Le GRBP a adopté cette proposition et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que projet de complément 2 à la série initiale d'amendements au Règlement ONU n° 124.

21. L'expert de l'Allemagne a proposé des amendements visant à adapter le Règlement ONU n° 124 aux prescriptions applicables à l'homologation de type (GRBP-72-04). Le GRBP a invité l'expert à soumettre un document officiel pour examen à la session suivante.

G. Règlement ONU n° 141 (Systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20,
Documents informels GRBP-72-19-Rev.2, GRBP-72-20 et GRBP-72-21.

22. Le GRBP a pris note des activités menées par l'équipe spéciale des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et du montage des pneumatiques (GRBP-72-21) et examiné la proposition de celle-ci relative à une nouvelle série d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20, GRBP-72-19-Rev.2, GRBP-72-20). Il a adopté cette proposition telle qu'amendée par l'annexe IX et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que nouvelle série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 141. Lors de l'adoption de la proposition, l'expert de la Commission européenne a rappelé qu'il demanderait au WP.29 des orientations au sujet des dispositions transitoires se rapportant à la délivrance d'homologations de type en vertu de séries d'amendements antérieures (voir par. 4 ci-dessus).

H. Règlement ONU n° 142 (Montage des pneumatiques)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19,
Document informel GRBP-72-18.

23. L'expert de la Commission européenne a présenté, au nom de l'équipe spéciale des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et du montage des pneumatiques une proposition de nouvelle série d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19, GRBP-72-18). Le GRBP a adopté cette proposition telle qu'amendée par l'annexe X et prié le secrétariat de la soumettre au WP.29 et au Comité d'administration (AC.1) pour examen et mise aux voix à leurs sessions de mars 2021 en tant que nouvelle série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 141. Lors de l'adoption de la proposition, l'expert de la Commission européenne a rappelé qu'il demanderait au WP.29 des orientations au sujet des dispositions transitoires se rapportant à la délivrance d'homologations de type en vertu de séries d'amendements antérieures (voir par. 4 ci-dessus).

VII. Projet de Règlement ONU sur les avertisseurs de marche arrière (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GRBP-72-09.

24. Au nom de l'équipe spéciale des avertisseurs de marche arrière, l'expert du Japon a fait le point sur l'état d'avancement des travaux de l'équipe spéciale (GRBP-72-09).

VIII. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de niveau sonore (point 7 de l'ordre du jour)

25. Le GRBP a décidé de reporter l'examen de ce point à sa prochaine session.

IX. Propositions d'amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (point 8 de l'ordre du jour)

26. Aucune question n'a été examinée au titre de ce point de l'ordre du jour.

X. Mise au point d'une homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule (point 9 de l'ordre du jour)

27. Le GRBP a décidé de reporter l'examen de ce point à sa prochaine session.

XI. Points à retenir des dernières sessions du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (point 10 de l'ordre du jour)

28. Le GRBP a décidé de reporter l'examen de ce point à sa prochaine session.

XII. Échange de vues sur les travaux futurs du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s): Document informel GRBP-72-12.

29. Le Président a présenté une liste actualisée des priorités et des points récurrents (GRBP-72-12). Le GRBP a noté que la liste sera mise à jour et communiquée au WP.29.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s): Document informel GRBP-71-13-Rev.3.

30. L'expert de la France a présenté un calendrier actualisé des réunions de 2020 présentant un intérêt pour les experts du GRBP (GRBP-71-13-Rev.3).

XIV. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 13 de l'ordre du jour)

31. Le GRBP a décidé de conserver la même structure pour l'ordre du jour provisoire de sa soixante-troisième session, qui doit se tenir à Genève du 26 au 29 janvier 2021. Il a constaté que la date limite pour soumettre les documents officiels au secrétariat avait été fixée au 3 novembre 2020, soit 12 semaines avant la session. Le Président a demandé aux experts du GRBP de présenter les documents informels au moins une semaine avant la session.

XV. Élection du Bureau (point 14 de l'ordre du jour)

32. Conformément à l'article 37 de son règlement intérieur (TRANS/WP.29/690/Rev.1), le GRBP a procédé à l'élection de son Bureau. Les représentants des Parties contractantes présents et votants ont élu à l'unanimité M. Serge Ficheux (France) Président et M. Andrei Bocharov (Fédération de Russie) Vice-Président pour les sessions prévues pendant l'année 2021.

Annexe I

Liste des documents informels (GRBP-72-...) distribués lors de la session

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
1	Secrétariat	1	E	Updated provisional agenda for the seventy-first session	a)
2	Commission européenne	5 e)	E	Proposal for amendments to the Terms of Reference of IWG WGWT	d)
3-Rev.1	Président	1	E	Running order	a)
4	Allemagne	5 f)	E	Proposal for amendments to UN Regulation No. 124	b)
5	(Commission européenne et Allemagne)	2	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9	d)
6	Groupe de travail informel de l'adhérence sur sol mouillé des pneumatiques usés	5 e)	E	Status report	a)
7	ETRTO	5	E	Tyre industry proposal for a GTR transposition roadmap	c)
8	ETRTO	5 d)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15	d)
9	Équipe spéciale des avertisseurs de marche arrière	6	E	Status report	a)
10	Groupe de travail informel de l'incertitude des mesures	3	E	Revised Terms of Reference	d)
11	Groupe de travail informel de l'incertitude des mesures	3	E	Status report	a)
12	Président	11	E	GRBP priorities	c)
13	Commission européenne	2	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/18	c)
14	Commission européenne	2	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9	c)
15	Groupe de travail des pneumatiques à crampons	5	E	Status report	a)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
16-Rev.1	Groupe de travail informel ASEP	3	E	Status report	a)
17	Groupe de travail informel ASEP	2	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10	d)
18	Équipe spéciale des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et du montage des pneumatiques	5 h)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19	d)
19-Rev.2	Équipe spéciale des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et du montage des pneumatiques	5 g)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20	d)
20	Équipe spéciale des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et du montage des pneumatiques	5 g)	E	TPMS testing: validation of the proposed amendments to UN Regulation No. 141	a)
21	Équipe spéciale des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques et du montage des pneumatiques	5 g), 5 h)	E	Status report	a)
22	France	5 a)	E	Radial definition proposal	b)
23	Groupe d'experts des prescriptions relatives aux pneumatiques neige	5 e)	E	Status report	a)
24	Commission européenne	5 a)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/21	b)
25	Commission européenne	3	E	Study on sound level limits of M- and N-category vehicles	a)
26-Rev.1	ETRTO	5 e)	E	Comments on GRBP-72-02	
27	ETRTO	5 b)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13	d)
28	ETRTO	5 c)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14	d)

<i>N°</i>	<i>Auteur</i>	<i>Point de l'ordre du jour</i>	<i>Langue</i>	<i>Titre</i>	<i>Suivi</i>
29	ETRTO	5 e)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16	d)
30	ETRTO	5 b)	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13	d)

Notes :

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session sous une cote officielle.
- c) Document dont l'examen doit être poursuivi à la prochaine session sans cote officielle.
- d) Document adopté et à soumettre au WP.29.

Annexe II

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/9 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-05)

Paragraphes 12.2 à 12.4, lire :

- « **12.2** À compter du 1^{er} septembre 2023, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2023.
- 12.3** Jusqu'au 1^{er} septembre 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2023.
- 12.4** À compter du 1^{er} septembre 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

Annexe III

Mandat révisé du groupe de travail informel des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/10 et GRBP-72-17)

A. Introduction

1. À la réunion du groupe de travail informel des travaux futurs du GRBP et aux soixante-deuxième, soixante-troisième et soixante-quatrième sessions du GRBP, plusieurs remarques ont été formulées au sujet des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (PSES) :

- De nouvelles méthodes d'essai devraient être mises au point dans le Règlement ONU n° 51 pour les véhicules électriques hybrides de série qui étaient exclus des dispositions PSES jusqu'au 30 juin 2019 ;
- Les dispositions PSES devraient être intégrées dans l'homologation de type (elles ne doivent pas être considérées comme une déclaration du constructeur) ;
- Les dispositions PSES, en tant qu'outils indispensables (annexes 3 et 7, contrôle technique périodique, manipulations, silencieux non d'origine, amélioration des contrôles routiers, etc.), qui sont censées permettre de résoudre certains aspects des émissions sonores réelles, devraient être révisées avant l'adoption de toute réglementation modifiant les limites sonores prescrites dans l'homologation de type ;
- Un examen technique plus général devrait être effectué en collaboration avec l'ISO (amélioration des méthodes) ;
- Le groupe de travail informel ASEP a débuté ses activités en 2016 et son mandat n'a pas pu prendre fin en 2020 en raison de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) ; les travaux du groupe sont donc prolongés au moins jusqu'à la soixante-quinzième session du GRBP, en janvier 2022.

2. La présente proposition vise à définir le mandat d'un nouveau groupe de travail informel ASEP (pour les Règlements ONU n°s 41 et 51 relevant de l'Accord de 1958).

3. Le groupe de travail informel est censé proposer des améliorations à apporter à ces deux Règlements.

B. Objectifs du groupe de travail informel ASEP

4. Le mandat et les objectifs de ce groupe sont définis dans le document informel GRB-64-16.

5. Dans un premier temps, ce mandat doit se limiter aux véhicules des catégories M₁, N₁ et L₃.

6. Au titre des principaux objectifs du groupe de travail informel :

Celui-ci a déjà réalisé les travaux suivants :

- Interprétation du paragraphe 6.2.3 de la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51 ;
- Intégration des PSES au titre de l'homologation de type dans le Règlement ONU n° 41 ;
- Compléments 3 à 6 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 51.

Les travaux suivants restent à achever :

- Recueillir des données concernant toutes les conditions de conduite des véhicules des catégories M₁, N₁ et L₃ en circulation ;
 - Mettre en corrélation ces données avec celles concernant les véhicules en circulation et les nouveaux véhicules ;
 - Réviser et améliorer les procédures d'essai des véhicules à transmission automatique en position non verrouillée ;
 - Proposer une procédure d'essai pour les véhicules hybrides, les véhicules à faible RPM et les véhicules équipés de nouvelles technologies ;
 - Proposer une procédure d'essai simplifiée et/ou de nouveaux essais (par exemple des essais en intérieur) pour gagner du temps et pour permettre l'application directe des PSES pendant l'homologation de type, ce qui permet de simuler de manière convaincante des conditions de conduite réalistes.
7. En outre, le groupe de travail informel pourrait aussi proposer un principe général de révision en ce qui concerne :
- L'examen du mandat et des objectifs pour améliorer les comportements qui font l'objet de critiques ;
 - L'amélioration de l'efficacité de la méthode concernant par exemple les essais hors cycle ;
 - Le champ d'application ;
 - La plage de contrôle (méthode plus représentative pour la conduite urbaine) ;
 - L'insertion des PSES dans le Règlement ONU n° 41.
8. Le groupe de travail informel ASEP rendra compte au GRBP.

C. Règlement intérieur

9. La participation au groupe de travail informel sera ouverte à tous les membres du GRBP ; il serait toutefois préférable qu'elle soit limitée à deux experts par pays ou organisation.
10. Un groupe chargé de l'élaboration des documents du groupe de travail informel ASEP est constitué ; il comprend 10 participants au maximum, le but étant de permettre la tenue de réunions présentielles. Compte tenu de la situation due à la COVID-19, les membres du groupe se communiqueront les propositions.
11. Les réunions autres que celles de ce groupe de rédaction sont organisées de manière que d'autres personnes compétentes pour les PSES puissent participer à distance.
12. Le groupe de travail informel sera présidé par l'Allemagne et la Chine et coprésidé par le Japon, et l'OICA en assurera le secrétariat.
13. La langue de travail sera l'anglais.
14. Tous les documents et les propositions seront soumis au secrétaire du groupe sous une forme électronique appropriée au moins une semaine avant la réunion.
15. L'ordre du jour et les derniers documents soumis seront distribués à tous les membres du groupe de travail informel avant la réunion.
16. Tous les documents du groupe de travail informel seront disponibles sur le site Web de la CEE.

D. Calendrier

17. Le but du groupe de travail informel est de soumettre des documents de travail pour examen aux sessions du GRBP, ainsi qu'un plan de travail et un calendrier détaillés. Le groupe de travail informel présentera des rapports d'activité, qui contiendront notamment les résultats obtenus ainsi que des propositions détaillées, d'ici à :

- Septembre 2020, et en janvier 2021 au plus tard, pour les motocycles ;
- Septembre 2021, et en janvier 2022 au plus tard, pour les véhicules des catégories M₁ et N₁.

Annexe IV

Mandat révisé du groupe de travail informel de l'incertitude des mesures (sur la base du document GRBP-72-10)

A. Introduction

1. Conformément au paragraphe 8 du document ECE/TRANS/WP.29/GRB/68, le présent document définit le mandat du groupe de travail informel de l'incertitude des mesures.
2. Le groupe de travail informel de l'incertitude des mesures a vocation à proposer des méthodes de mesure harmonisées pour évaluer les erreurs systématiques et aléatoires, afin d'améliorer les procédures d'essai, au moins dans les Règlements ONU n° 51 et 117 (pour les émissions de bruit de roulement uniquement), en réduisant l'incertitude des mesures.

B. Objectifs

3. Le groupe de travail informel élabore et propose des méthodes de mesure harmonisées pour évaluer les erreurs systématiques et aléatoires, sur la base du Guide ISO pour l'expression de l'incertitude de mesure (GUM 98-3).
4. Le domaine d'application et la mission du groupe de travail informel de l'incertitude des mesures doivent englober au minimum les Règlements ONU n° 51 et 117. Le groupe de travail informel élabore des prescriptions techniques harmonisées pour ces Règlements ONU compte tenu des procédures d'essai qui y figurent.
5. Il élaborera, selon le cas, un guide pratique concernant les facteurs de compensation et/ou de correction.
6. Une approche générale sera ensuite établie dans l'optique de sa mise en pratique pour améliorer les procédures d'essai dans d'autres Règlements ONU. Cette approche pourrait être décrite soit dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), soit dans un document de référence.
7. Le groupe de travail informel de l'incertitude des mesures rend compte au GRBP.

C. Règlement intérieur

8. Le groupe de travail informel de l'incertitude des mesures est ouvert à tous les participants au Groupe de travail du bruit et des pneumatiques. Il est toutefois recommandé de limiter la participation de chaque pays ou organisation à deux experts techniques. Le groupe de travail informel est présidé par la Norvège. L'OICA en assure le secrétariat.
9. La langue de travail est l'anglais.
10. Tous les documents et les propositions sont soumis au secrétaire du groupe de travail informel sous une forme électronique appropriée, au moins une semaine avant les réunions.
11. L'ordre du jour et les projets de documents les plus récents sont distribués à tous les membres du groupe de travail informel avant les réunions.
12. Tous les documents du groupe de travail informel sont publiés sur une page spécifique du site Web de la CEE.
13. Les décisions du groupe de travail informel sont prises par consensus. Faute de consensus, le Président du groupe de travail informel présente les différents points de vue au GRBP et lui demande éventuellement conseil.

D. Calendrier

14. Le groupe de travail informel de l'incertitude des mesures œuvrera à présenter les documents suivants :

- Pour la soixante-treizième session du GRBP en janvier 2021 : projets de documents de référence et document informel comprenant des amendements aux Règlements ONU n^{os} 51 et 117 ;
- Pour examen et adoption à la soixante-quatorzième session du GRBP en septembre 2021 : documents officiels comprenant des amendements aux Règlements ONU n^{os} 51 et 117 ;
- Pour examen à la soixante-quatorzième session du GRBP en septembre 2021 : document informel contenant des recommandations sur l'amélioration des procédures d'essai dans d'autres Règlements ONU qui relèvent du GRBP, en réduisant l'incertitude des mesures ;
- Pour examen et adoption à la soixante-quinzième session du GRBP, en janvier 2022 : document officiel contenant des recommandations sur l'amélioration des procédures d'essai dans d'autres Règlements ONU qui relèvent du GRBP, en réduisant l'incertitude des mesures.

Annexe V

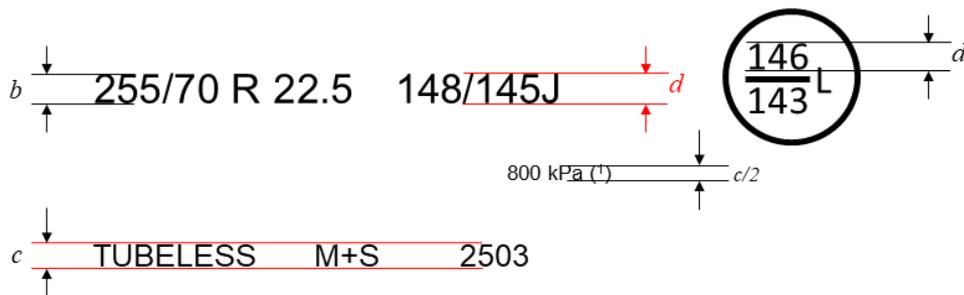
Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/13 qui ont été adoptés (sur la base des documents GRBP-72-27 et GRBP-72-30)

Paragraphe 2.6.2, lire :

- « 2.6.2 “Radial”, ou “à structure radiale”, un pneumatique dont les câblés des plis s’étendent jusqu’aux talons et sont orientés de façon à former un angle sensiblement égal à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement et dont la carcasse est stabilisée par une ceinture circonférentielle essentiellement inextensible ; ».

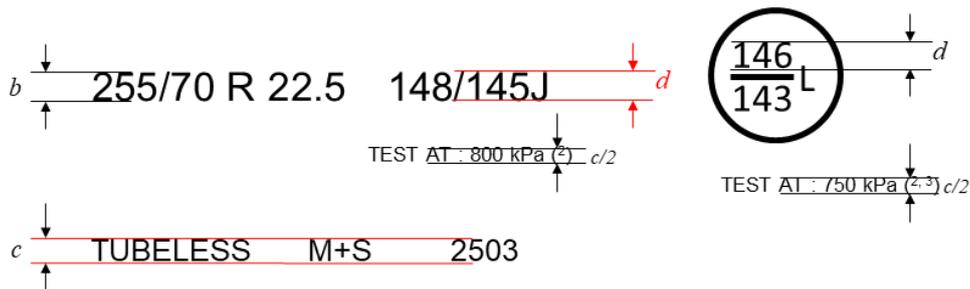
Annexe 3, figure, lire :

« Exemple 1 :



- (1) L’indice PSI peut être utilisé à la place d’une valeur de pression exprimée en kPa pour les pneumatiques homologués pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2018. **La valeur en kPa peut être précédée par “ESSAI À :” par “GONFL. D’ESSAI” : ou par le symbole “@”.**

Exemple 2 :



- (2) “ESSAI À :” Cette mention peut être remplacée par la suivante : “GONFL. D’ESSAI” : ou par le symbole “@” ou être absente.
- (3) L’indication d’une deuxième pression de gonflage pour le code de service supplémentaire est facultative. En l’absence d’indication, le même gonflage d’essai s’applique aux deux combinaisons charge/vitesse. ».

Annexe VI

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/14 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-28)

Paragraphe 2.5.3, supprimer l'appel de note de bas de page 1 **et lire** :

« 2.5.3 “Radial”, **ou “à structure radiale”**, décrit une structure pneumatique dont les câbles des plis s'étendent jusqu'aux talons et sont orientés de façon à former un angle sensiblement égal à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement, et dont la carcasse est stabilisée par une ceinture circonférentielle essentiellement inextensible.⁺».

Note de bas de page 1, supprimer :

~~⁺ S'applique également au Règlement n° 54.~~

Le paragraphe 2.38 devient le paragraphe **2.39** et se lit comme suit :

« ~~2.38.~~**39** “Code de service”, la combinaison de l'indice de capacité de charge et d'un symbole de la catégorie de vitesse (par exemple, 72H) ; ».

Annexe VII

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/15 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-08)

Paragraphe 2.18.13, lire :

« 2.18.13 Les lettres “LS” après l’indication du diamètre nominal de la jante dans le cas des pneumatiques **destinés aux débusqueurs forestiers**²

...

² Cette mention n’est obligatoire que pour les types de pneumatiques homologués en vertu du présent Règlement une fois entré en vigueur le complément 18 au Règlement. ».

Annexe VIII

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/16 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-29)

Paragraphe 4.1.2.1, lire :

« 4.1.2.1 Véhicule

Toute voiture particulière commercialisée n'ayant de préférence pas plus de 5 ans, homologuée conformément au Règlement ONU n° 13-H quant à son système de freinage et munie d'un système de freinage antiblocage (ABS), convient pour l'essai à condition que celle-ci ~~La voiture doit avoir moins de 5 ans et présenter~~ des conditions mécaniques conformes aux recommandations du constructeur, ~~sans~~ et qu'aucun signal d'avertissement de l'ABS (voyant allumé par exemple) ne s'affiche.

Les modifications autorisées sur la voiture particulière sont les suivantes :

- a) Celles qui permettent d'augmenter le nombre de dimensions différentes de pneumatiques qui peuvent être montées sur le véhicule ;
- b) Celles qui permettent d'installer un système d'actionnement automatique du dispositif de freinage ;
- c) **Celles qui permettent le guidage ou l'accélération du véhicule depuis l'extérieur.**

Toute autre modification **du véhicule et, en particulier**, du système de freinage est interdite. ».

Annexe IX

**Amendements au document
ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/20 qui ont été adoptés
(sur la base du document GRBP-72-19-Rev.2)**

Paragraphe 2.13, lire :

- « 2.13 “Temps de conduite cumulé”, [la durée totale pendant laquelle le véhicule **de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg ou le véhicule de la catégorie N₁ est conduit à une vitesse supérieure ou égale à 40 km/h, 120 secondes étant déduites chaque fois que la vitesse du véhicule tombe au-dessous de 40 km/h**
- ou**
- pendant laquelle le véhicule d’une autre catégorie que la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg, ou que le véhicule de la catégorie N₁, est conduit à une vitesse supérieure ou égale à 30 ~~25~~ km/h, 120 secondes étant déduites chaque fois que la vitesse du véhicule tombe au-dessous de 30 ~~25~~ km/h] ; ».**

Paragraphe 5.1.1.1, lire :

- « 5.1.1.1 Un système de regonflage des pneumatiques (TPRS) est jugé équivalent à un système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) lorsque les critères d’essai énoncés à l’annexe 4 sont satisfaits. Si tel est le cas, ~~il n’est pas nécessaire que le véhicule soit~~ **ne doit pas obligatoirement être** équipé d’un TPMS. ».

Paragraphe 5.1.1.2, lire :

- « 5.1.1.2 Un système central de gonflage des pneumatiques (CTIS) est jugé équivalent à un système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) lorsque les critères d’essai énoncés à l’annexe 4 sont satisfaits. Si tel est le cas, ~~il n’est pas nécessaire que le véhicule soit~~ **ne doit pas obligatoirement être** équipé d’un TPMS. ».

Paragraphes 5.1.2 a) et 5.1.2 b), lire :

- « 5.1.2 L’efficacité du système de surveillance de la pression des pneumatiques monté sur un véhicule ne doit pas être altérée par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie s’il est satisfait aux prescriptions techniques et aux dispositions transitoires du Règlement n° 10 en appliquant :
- a) La série ~~403~~ d’amendements aux véhicules dépourvus de système de raccordement pour la recharge du système rechargeable de stockage de l’énergie (batteries de traction) ;
 - b) La [série ~~06 04~~] d’amendements aux véhicules équipés d’un système de raccordement pour la recharge du système rechargeable de stockage de l’énergie (batteries de traction). ».

Paragraphe 5.1.3, lire :

- « 5.1.3
Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄, le système doit fonctionner dès la vitesse de [~~30 25~~ km/h, voire moins,] jusqu’à la vitesse maximale par construction du véhicule. ».

Paragraphe 5.1.6, lire :

- « 5.1.6 ...
 ...ne détecte pas que la pression a atteint la valeur minimale au sens des paragraphes 5.2.4 et 5.3 après avoir été ...
 ...ne détecte pas que la pression est supérieure à la valeur minimale définie aux paragraphes 5.2.4 et 5.3 après avoir été ...
 ... ».

Paragraphe 5.2.2, lire :

- « 5.2.2 Pour les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg et les véhicules de la catégorie N₁, équipés de pneumatiques de la classe C₂, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit allumer le témoin d'avertissement décrit au paragraphe 5.5 dans les 10 minutes de temps de conduite cumulé après que la pression d'utilisation mesurée dans l'un des pneumatiques du véhicule a diminué de 20 % ou atteint une pression minimale de 220 kPa, la valeur retenue étant la plus élevée des deux. ».

Paragraphe 5.2.3, lire :

- « 5.2.3 Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄, équipés de pneumatiques des classes C₂ ou C₃, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit allumer le témoin d'avertissement décrit au paragraphe 5.5 dans un délai de 10 minutes de temps de conduite cumulé après que la pression d'utilisation mesurée dans l'un des pneumatiques du véhicule a diminué de 20 % ». ».

Paragraphe 5.3.2, lire :

- « 5.3.2 Pour les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg et les véhicules de la catégorie N₁, équipés de pneumatiques de la classe C₂, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit allumer le témoin d'avertissement décrit au paragraphe 5.5 dans un délai de 60 minutes de temps de conduite cumulé après que la pression d'utilisation mesurée dans l'un quelconque des pneumatiques du véhicule a diminué de 20 % ou lorsqu'il atteint une pression minimale de 220 kPa, la valeur retenue étant la plus élevée des deux. ».

Paragraphe 5.3.3, lire :

- « 5.3.3 Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, équipés de pneumatiques des classes C₂ ou C₃, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit allumer le témoin d'avertissement et, pour les véhicules des catégories O₃ et O₄, équipés de pneumatiques des classes C₂ ou C₃, il doit transmettre un signal d'avertissement approprié conformément au paragraphe 5.5 dans un délai de 60 minutes de temps de conduite cumulé après que la pression d'utilisation mesurée dans l'un quelconque des pneumatiques du véhicule en contact avec le sol a diminué de 20 % ». ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.3.4, libellé comme suit :

- « 5.3.4 **Pour les véhicules des catégories O₃ et O₄, équipés de pneumatiques des classes C₂ ou C₃, le système de surveillance de la pression des pneumatiques doit transmettre un signal d'avertissement approprié conformément au paragraphe 5.5 dans un délai de 60 minutes de temps de conduite cumulé après que la pression d'utilisation mesurée dans l'un quelconque des pneumatiques du véhicule en contact avec le sol a diminué de 20 %.** ».

Le paragraphe 5.3.4 devient le paragraphe 5.3.5.

Paragraphe 5.5.2, lire :

« 5.5.2 ~~¶~~Lorsqu'un véhicule de la catégorie N₂ ou N₃ tracte au moins un véhicule de la catégorie O₃ ou O₄, le témoin optique mentionné au paragraphe 5.5.1 doit préciser si les éventuels avertissements émis concernent le véhicule tracteur ou le(s) véhicule(s) tracté(s).~~¶~~».

Paragraphe 5.5.5, lire :

« 5.5.5 ~~¶~~Pour les véhicules des catégories O₃ et O₄, le témoin optique mentionné au paragraphe 5.5.1 doit être visible par le conducteur du véhicule tracteur de la catégorie N₂ ou N₃, comme spécifié au paragraphe 5.5.4.~~¶~~».

Paragraphe 5.6, lire :

- « ~~¶~~5.6 Interface de communication entre véhicules tracteurs et véhicules tractés
- 5.6.1 Lorsqu'un véhicule de la catégorie N₂ ou N₃ tracte au moins un véhicule de la catégorie O₃ ou O₄, l'interface de communication entre ces véhicules peut être assurée par une connexion filaire ou sans fil, sous réserve que le système de surveillance de la pression des pneumatiques du véhicule tracteur soit compatible avec celui du ou des véhicules tractés.
- 5.6.1.1 Le dispositif filaire peut s'appuyer sur la ligne de commande électrique de freinage conforme à la norme ISO 11992-1 et être du type point à point.
On peut utiliser différentes configurations filaires, sous réserve que le système de surveillance de la pression des pneumatiques du véhicule tracteur soit compatible avec celui du ou des véhicules tractés.
- 5.6.1.2 Lorsqu'on utilise un dispositif sans fil, le protocole de communication doit être du type standard ouvert. Il faut que la connexion sans fil soit établie entre les véhicules reliés physiquement (et non avec d'autres véhicules à proximité) et que les données transmises par l'intermédiaire de cette liaison soient protégées contre toute intrusion extérieure.
- 5.6.1.3 Lorsqu'une liaison point à point est établie entre le module de gestion électronique d'un véhicule tracteur et celui d'un véhicule tracté, un protocole de communication du type standard ouvert doit être établi pour permettre au module de gestion électronique du système de surveillance de la pression des pneumatiques, qui ne fait pas partie de la liaison point à point, de se connecter, de communiquer et de fonctionner en utilisant le module de gestion électronique du véhicule tracté, lequel fait partie de la liaison point à point (par exemple passerelle normalisée).~~¶~~».

Paragraphe 12.2, lire :

« 12.2 À compter du ~~¶~~6 juillet 2022~~¶~~, pour les types de véhicules de la catégorie M1, et du ~~¶~~6 juillet 2024~~¶~~ pour les types de véhicules des autres catégories, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le ~~¶~~6 juillet 2022~~¶~~. ».

Paragraphe 12.3, lire :

« 12.3 Jusqu'au ~~¶~~6 juillet 2022~~¶~~, pour les types de véhicules de la catégorie M₁, et jusqu'au ~~¶~~6 juillet 2024~~¶~~ pour les types de véhicules des autres catégories, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le ~~¶~~6 juillet 2022~~¶~~. ».

Paragraphe 12.4, lire :

« 12.4 À compter du ~~6 juillet 2022~~, pour les types de véhicules de la catégorie M₁, et du ~~6 juillet 2024~~ pour les types de véhicules des autres catégories, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

Paragraphe 12.7, lire :

« 12.7 ~~Les~~ Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question.~~]~~ ».

Annexe 1,

Paragraphe 9.1, lire :

« 9.1.

Quatrième essieu :

Cinquième essieu :

Sixième essieu :

~~etc.]~~ ».

Annexe 3,

Paragraphe 1.5.1, lire :

« 1.5.1 Masse d'essai

Le véhicule peut être soumis à l'essai dans un état de charge quelconque, la répartition de la masse sur les essieux étant celle déclarée par le constructeur automobile, sans que soit dépassée la masse maximale admissible pour chacun d'eux.

Toutefois, lorsqu'il n'est pas possible d'initialiser ou de réinitialiser le système, le véhicule doit être à vide. **Pour les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg et les véhicules des catégories M₂, M₃, N₁, N₂, et N₃**, outre le conducteur, il peut y avoir, sur le siège avant (**s'il est installé**), une deuxième personne chargée de noter les résultats des essais. ~~L'état de charge du véhicule ne doit pas être modifié pendant l'essai.~~

L'état de charge du véhicule ne doit pas être modifié pendant l'essai. ».

Paragraphe 1.5.2, lire :

« 1.5.2 Vitesse du véhicule

...

~~Le~~ TPMS du véhicule doit être étalonné et éprouvé pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄ :

c) Dans une plage de vitesses comprises entre ~~3025~~ km/h et ~~90~~ km/h (ou la vitesse maximale par construction du véhicule si celle-ci est inférieure à ~~90~~ km/h) pour l'essai de crevaison permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.2 du présent Règlement ; et

- d) Dans une plage de vitesses comprises entre ~~{3025}~~ km/h et {90} km/h (ou la vitesse maximale par construction du véhicule si celle-ci est inférieure à {90} km/h) pour l'essai de défaut d'étanchéité permettant de vérifier le respect des prescriptions du paragraphe 5.3 du présent Règlement et l'essai de défaut de fonctionnement permettant de vérifier le respect des prescriptions du paragraphe 5.4 dudit Règlement.}

... ».

Paragraphe 1.5.6, lire :

« 1.5.6 Pneumatiques

Le véhicule est soumis à l'essai, les pneumatiques étant montés conformément aux recommandations du constructeur. Toutefois, on peut utiliser le pneumatique de secours pour vérifier que le système de surveillance de la pression des pneumatiques ne présente pas de défaut de fonctionnement.

~~Les pneumatiques de la classe C₁ doivent être échauffés conformément à la procédure décrite au paragraphe 2.6.2.1 de la présente annexe.~~

~~{Les pneumatiques des classes C₂ et C₂ doivent être échauffés conformément à la procédure suivante :~~

- ~~• Échauffer le pneumatique pendant deux heures conformément au Règlement ONU n° 117;~~
- ~~• La température ambiante doit être supérieure à 0 °C;~~
- ~~• La plage de vitesses du véhicule choisie doit être comprise entre 25 et 90 km/h;~~
- ~~• La vitesse moyenne doit être d'environ 45 km/h;~~
- ~~• Le véhicule doit être mis en fonctionnement avec une charge par essieu comprise entre 60 % et 90 %.]».~~

Ajouter le nouveau paragraphe 1.5.7, libellé comme suit :

« 1.5.7 Essieu(x) relevable(s)

Si le véhicule est équipé d'au moins un essieu relevable, cet/ces essieu(x) relevable(s) doivent être complètement abaissé(s) de manière que les pneumatiques soient en contact avec le sol pendant l'essai. ».

Paragraphe 2, lire :

« 2. Mode opératoire

L'essai est réalisé à une vitesse d'essai dans la plage indiquée au paragraphe ~~1.4.2~~**1.5.2** de la présente annexe, au moins une fois... ».

Paragraphe 2.1, lire :

- « 2.1 Avant de gonfler les pneumatiques du véhicule, immobiliser le véhicule en extérieur à température ambiante pendant au moins une heure **pour les véhicules de la catégorie M₁ et N₁, et au moins 4 heures pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄**, moteur coupé, en le protégeant du rayonnement direct du soleil, du vent ou d'autres facteurs de réchauffement ou de refroidissement. Gonfler les pneumatiques du véhicule à la valeur de pression à froid recommandée par le constructeur du véhicule (P_{rec}), conformément aux recommandations de celui-ci en matière de vitesse, de charge et de position des pneumatiques. Toutes les mesures de pression doivent être faites avec le même matériel de mesure. ».

Paragraphe 2.4, lire :

« 2.4 Phase d'apprentissage/d'échauffement des pneumatiques ».

Paragraphe 2.4.1, lire :

« 2.4.1 **Pour les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg et les véhicules de la catégorie N₁, conduire le véhicule pendant un minimum de 20 minutes, dans la plage de vitesses définie au paragraphe 1.5.2 de la présente annexe et à une vitesse moyenne de 80 (±10) km/h. Il est autorisé de sortir de cette plage de vitesses pendant un temps cumulé maximum de 2 minutes au cours de la phase d'apprentissage.**

Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄, conduire le véhicule pendant un minimum de 120 minutes, dans la plage de vitesses définie au paragraphe 1.5.2 de la présente annexe et à une vitesse moyenne de 57 (±10) km/h. Il est autorisé de sortir de cette plage de vitesses pendant un temps cumulé maximum de 2 minutes au cours de la phase d'apprentissage.

~~Conduire le véhicule pendant un minimum de 20 minutes, dans la plage de vitesses définie au paragraphe 1.4.2 de la présente annexe et à une vitesse moyenne de 80 ±10 km/h pour les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg et les véhicules de la catégorie N₁, [et de 57 (±10) km/h pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄]. Il est autorisé de sortir de cette plage de vitesses pendant un temps cumulé maximum de 2 minutes au cours de la phase d'apprentissage. ».~~

Paragraphe 2.5.1, lire :

« 2.5.1 Mode opératoire pour l'essai de crevaison permettant de vérifier les prescriptions du paragraphe 5.2 du présent Règlement

Dans les 5 minutes qui suivent la mesure de la pression à chaud décrite au paragraphe 2.4.3, conformément aux prescriptions du paragraphe 5.1.5, dégonfler un des pneumatiques du véhicule jusqu'à atteindre un niveau de pression P_{test} correspondant à $P_{\text{warm}} - 20\%$ ou à la pression minimale :

De 150 kPa pour les **véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg** et les véhicules de la catégorie N₁, équipés de pneumatiques de la classe C₁ ;

ou

De ~~220~~ kPa pour les **véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg** et les véhicules de la catégorie N₁, équipés de pneumatiques de la classe C₂,

la valeur retenue étant la plus élevée des deux, à savoir P_{test} . Après une période de stabilisation comprise entre 2 et 5 minutes, vérifier le niveau de pression P_{test} et l'ajuster si nécessaire. ».

Paragraphe 2.5.2, lire :

« 2.5.2 Mode opératoire de l'essai de défaut d'étanchéité permettant de vérifier le respect des prescriptions du paragraphe 5.3 du présent Règlement

Pour les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg et les véhicules de la catégorie N₁, équipés de pneumatiques de la classe C₁, Dans dans les 5 minutes qui suivent la mesure de la pression à chaud décrite au paragraphe 2.4.3, dégonfler les pneumatiques jusqu'à atteindre le niveau de pression P_{test} correspondant à $P_{\text{warm}} - 20\%$, avec un dégonflage supplémentaire de 7 Kpa, **ou jusqu'à atteindre une pression minimale de 150 kPa.** Suite à une période de stabilisation comprise entre 2 et 5 minutes, vérifier le niveau de pression P_{test} et l'ajuster si nécessaire.

Pour les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse est inférieure ou égale à 3 500 kg et les véhicules de la catégorie N₁, équipés de pneumatiques de la classe C₂, dans les 5 minutes qui suivent la mesure de la pression à chaud décrite au paragraphe 2.4.3, dégonfler les pneumatiques jusqu'à atteindre le niveau de pression P_{test} correspondant à P_{warm} -20 %, avec un dégonflage supplémentaire de 7 Kpa, ou jusqu'à atteindre une pression minimale de 220 kPa. Suite à une période de stabilisation comprise entre 2 et 5 minutes, vérifier le niveau de pression P_{test} et l'ajuster si nécessaire.

Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄, dans les 15 minutes qui suivent la mesure de la pression à chaud décrite au paragraphe 2.4.3, dégonfler tous les pneumatiques jusqu'à atteindre le niveau de pression P_{test} correspondant à P_{warm} -20 %, avec un dégonflage supplémentaire de 7 Kpa. Suite à une période de stabilisation comprise entre 5 et 10 minutes, vérifier le niveau de pression P_{test} et l'ajuster si nécessaire. ».

Paragraphe 2.7.2, lire :

« 2.7.2 Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

Si le témoin de sous-gonflage des pneumatiques s'est allumé au cours de l'essai décrit au paragraphe 2.6 ci-dessus, couper le contact. Cinq minutes plus tard, remettre le contact du véhicule. Le témoin doit s'allumer dans les {10 minutes} et rester allumé aussi longtemps que le contact est mis. ».

Paragraphe 3.6, lire :

« 3.6 Pour les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄

Si le témoin de défaut de fonctionnement du TPMS est allumé ou s'allume au cours de l'essai décrit aux paragraphes 3.1 à 3.3 ci-dessus, couper le contact. Cinq minutes plus tard, remettre le contact du véhicule. Le témoin doit de nouveau signaler un défaut de fonctionnement dans les {10 minutes} et rester allumé aussi longtemps que le contact est mis. ».

Annexe 4,

Paragraphe 1.3.2, lire :

« 1.3.2

Dans le cas des véhicules des catégories O₃ et O₄, une alimentation électrique et une alimentation pneumatique doivent être prévues. ».

Paragraphe 2.3, lire :

« 2.3 ...

Max. 2 ~~min.~~ minutes

Max. 8 ~~min.~~ minutes... ».

Annexe 5, supprimer.

Annexe X

Amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRBP/2020/19 qui ont été adoptés (sur la base du document GRBP-72-18)

Paragraphe 2.10, lire :

« 2.10 “*Pneumatique de mobilité prolongée*”, un pneumatique tel que défini dans le Règlement ONU n° ~~30-64~~ ».

Paragraphe 10.2, lire :

« 10.2 À compter du ~~{6 juillet 2022}~~, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d’accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d’amendements, délivrées pour la première fois après le ~~{6 juillet 2022}~~. ».

Paragraphe 10.3, lire :

« 10.3 Jusqu’au ~~{6 juillet 2022}~~, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d’accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d’amendements, délivrées pour la première fois avant le ~~{6 juillet 2022}~~. ».

Paragraphe 10.4, lire :

« 10.4 À compter du ~~{6 juillet 2022}~~, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d’accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d’amendements audit Règlement. ».

Paragraphe 10.7, lire :

« 10.7 ~~{~~Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d’accorder des homologations de type en vertu de l’une quelconque des précédentes séries d’amendements audit Règlement, ou d’accorder des extensions pour les homologations en question.~~}~~ ».

Annexe XI

Groupes informels du GRBP

<i>Groupe informel</i>	<i>Président(s) et Coprésident(s)</i>	<i>Secrétaire</i>	<i>Date d'expiration du mandat</i>
Véhicules à moteur silencieux (pour le projet de RTM ONU)	M. Ezana Wondimneh (États-Unis d'Amérique) Tél. : +1 202 366 21 17 Courriel : Ezana.wondimneh@dot.gov M. Ichiro Sakamoto (Japon) Tél. : +81 422 41 66 18 Télécopieur : +81 422 76 86 04 Courriel : i-saka@ntsel.go.jp	M. Andreas Vosinis (DG Croissance, Commission européenne) Tél. : + 32 2 2992116 Courriel : andreas.vosinis@ec.europa.eu	Décembre 2021
Prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (ASEP)	M. Bernd Schüttler (Allemagne) Tél. : +49 228 99300 4372 Télécopieur : +49 228 99300807 4372 Courriel : bernd.schuetzler@bmvi.bund.de M. Dongming Xie (Chine) Tél. : +86 22 843 79284 Télécopieur : +86 22 84379259 Courriel : xiedongming@catarc.ac.cn M. Kazuhiro Okamoto (Japon) Tél. : +81 422 41 3227 Télécopieur : +81 422 41 3232 Courriel : k-okamot@shinsa.ntsel.go.jp	M ^{me} Françoise Silvani (OICA) Tél. : +33 1 76 85 05 92 Télécopieur : +33 1 76 86 92 89 Courriel : francoise.silvani@renault.com	Janvier 2022
Adhérence sur sol mouillé des pneumatiques usés	M ^{me} Elodie Collot (France) Tél. : +33 171 80 17 43 Télécopieur : + 33 1 71 80 17 17 Courriel : elodie.collot@utacceram.com M. Andreas Vosinis (DG Croissance, Commission européenne) Tél. : + 32 2 299 21 16 Courriel : andreas.vosinis@ec.europa.eu	M. Nicolas de Mahieu (ETRTO) Tél. : +32 23 44 40 59 Courriel : info@etrto.org	Septembre 2021
Incertitude des mesures	M. Truls Berge (Norvège) Tél. : + 47 905 72 026 Courriel : truls.berge@sintef.no	M. Manfred Klopotek von Glowczewski Tél. : +46 8 553 82158 Télécopieur : +46 8 553 85604 Courriel : manfred.klopotek@scania.com	Janvier 2022