



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/60
20 novembre 2006

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 (GRRF)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL EN MATIÈRE DE ROULEMENT
ET DE FREINAGE (GRRF) SUR SA SOIXANTIÈME SESSION¹**

(18-22 septembre 2006)

1. Le GRRF a tenu sa soixantième session du 18 au 22 septembre 2006 sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux, conformément à l'alinéa *a* de l'article premier du règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Suisse. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a également participé ainsi que des experts des organisations non gouvernementales ci-après: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des fabricants de motocycles (IMMA), Organisation européenne du pneu et de la jante (ETRTO), Retread Manufacturers Association (RMA), Speciality Market Equipment Association (SEMA). À l'invitation spéciale du Président, les experts du Comité de liaison des constructeurs de carrosserie et remorques (CLCCR), organisation non gouvernementale, ont participé à la session.
2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

¹ Le Comité exécutif (AC.3) de l'Accord de 1998 ayant donné son accord (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/1052, par. 103), la soixantième session proprement dite du GRRF a été prolongée jusqu'au vendredi 22 septembre 2006 afin de permettre la tenue de la réunion du groupe de travail informel sur l'élaboration d'un règlement technique mondial (RTM) sur les pneumatiques (voir par. 48 et 49 ci-dessous).

1. RÈGLEMENTS N^{OS} 13 ET 13-H (Freinage)

1.1 Actualisation

1.1.1 Exclusion des véhicules de la catégorie M₁

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2005/7 et Amend.1; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 et Corr.1, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33; documents informels n^{OS} GRRF-60-03 et GRRF-60-14 (voir annexe 1 du présent rapport).

3. L'expert du Royaume-Uni a rappelé l'objet de la version récapitulative du Règlement n^o 13 (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 et Corr.1), à savoir le retrait des véhicules de la catégorie M₁ du domaine d'application du Règlement. S'agissant de l'insertion de dispositions transitoires, l'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-60-03 qui annule et remplace les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33, TRANS/WP.29/GRRF/2005/7 et Amend.1.

4. Le Président a contesté la décision du GRRF de présenter cette proposition en tant que nouvelle série 11 d'amendements au Règlement. À l'issue d'un débat, le GRRF a décidé de présenter la version récapitulative en tant que complément 4 à la série 10 d'amendements au Règlement n^o 13. À ce propos, l'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-60-14. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 et Corr.1, qui comprend les amendements au document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33 reproduits à l'annexe 2. Le secrétariat a été prié de les soumettre, en tant que projet de complément 4 à la série 10 d'amendements au Règlement n^o 13, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007.

1.1.2 Extension du champ d'application du Règlement n^o 13-H aux véhicules de la catégorie N₁

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/21.

5. En ce qui concerne les modifications qu'il faut apporter au Règlement n^o 13-H pour étendre son champ d'application aux véhicules de la catégorie N₁, l'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/21. Le GRRF a adopté la proposition, sans la modifier, et a prié le secrétariat de la présenter, en tant que projet de complément 5 au Règlement n^o 13-H, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007.

1.1.3 Efficacité des freins des remorques

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/10, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/20.

6. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/20, qui vise à clarifier le texte actuel du Règlement n^o 13 et à incorporer dans le Règlement n^o 13 des dispositions supplémentaires concernant la méthode de rodage. L'expert de l'Allemagne a confirmé qu'il était tenu compte, dans la proposition présentée par la CLEPA, de ses préoccupations concernant l'annexe 19, et a retiré en conséquence le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/10. Le GRRF a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/20, avec les modifications reproduites ci-dessous. Le secrétariat a été prié de soumettre la proposition, en tant que partie (par. 4) du projet de

complément 4 à la série 10 d'amendements au Règlement n° 13, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007.

Annexe 11, appendice 2, nouveau paragraphe 1.2.1, modifier comme suit:

«1.2.1 Les essais exécutés conformément au paragraphe 3.5.1 du présent appendice **sur la base du complément 7 à la série 09 d'amendements, et des compléments suivants**, qui se sont avérés positifs, sont considérés...».

1.1.4 Systèmes de freinage d'endurance

Document: Document informel n° GRRF-60-04 (voir annexe 1 du présent rapport).

7. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRRF-60-04 concernant l'émission d'un signal servant à allumer les feux stop des véhicules équipés d'une transmission de commande électrique. Il a aussi rappelé l'objet des documents informels n°s GRRF-59-11 et GRRF-57-34, distribués lors des précédentes sessions. Le GRRF a souligné l'importance que revêt cette question pour la sécurité des véhicules. À l'issue d'un débat, le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. L'expert de la CLEPA a été invité à établir une proposition de synthèse, en tenant compte des observations reçues.

1.1.5 Systèmes de freinage de stationnement

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3; document informel n° GRRF-60-15 (voir annexe 1 du présent rapport).

8. L'expert de l'Allemagne a rappelé l'objet du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/3 relatif à des prescriptions spéciales applicables aux freins de stationnement électriques. Le GRRF a adopté le document avec les modifications reproduites ci-dessous et a demandé au secrétariat de soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que partie (par. 4 et 6) du projet de complément 4 à la série 10 d'amendements au Règlement n° 13.

Paragraphe 5.2.1.26.2.2, remplacer «et le (premier) module de gestion électronique» par «et le module de gestion électronique».

Paragraphe 5.2.1.26.2.3, sans objet en français.

9. L'expert de la CLEPA a présenté le document GRRF-60-15 concernant des amendements similaires à apporter au Règlement n° 13-H. Le GRRF a adopté la proposition reproduite à l'annexe 3 du présent rapport. Le secrétariat a été prié de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que partie (par. 5) du projet de complément 5 au Règlement n° 13-H.

1.1.6 Signalisation lumineuse des freinages d'urgence

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/29, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/30, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/31.

10. L'expert de l'OICA a présenté une proposition concernant l'incorporation dans le Règlement n° 13-H de nouvelles dispositions relatives au freinage d'urgence (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/29). Le GRRF a adopté le document avec les modifications reproduites ci-dessous et a demandé au secrétariat de le soumettre, à titre exceptionnel, en tant que projet de complément 4 au Règlement n° 13-H au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de novembre 2006 (ECE/TRANS/WP.29/2006/141).

Paragraphe 5.2.23.1, sans objet en français.

11. L'expert de l'OICA a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/30 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/31 contenant des propositions d'amendements aux Règlements n°s 13 et 13-H visant à harmoniser, dans le cas d'un «système de freinage à commande automatique», les prescriptions concernant l'activation des feux stop, que la vitesse du véhicule soit inférieure ou supérieure à 50 km/h. Le GRRF a adopté les deux propositions, sans les modifier, et a demandé au secrétariat de les soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que partie (par. 4, 6 et 8) du projet de complément 4 à la série 10 d'amendements au Règlement n° 13 et en tant que partie (par. 5 et 9) du projet de complément 5 au Règlement n° 13-H, respectivement.

1.1.7 Questions diverses

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/15; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/16, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/18, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/19; document informel n° GRRF-60-11 (voir annexe 1 du présent rapport).

12. L'expert de la CLEPA a retiré les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/15 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/16. Le GRRF a examiné et adopté les propositions de l'Allemagne (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/18 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/19) visant à harmoniser les prescriptions du Règlement n° 13 et celles du Règlement n° 13-H relatives à la valeur «g» spécifiée pour l'accélération de la gravité. Le secrétariat a été invité à les soumettre, en tant que partie (par. 4, 6, 8 et 11) du projet de complément 4 à la série 10 d'amendements au Règlement n° 13, et en tant que partie (par. 5, 9 et 11) du projet de complément 5 au Règlement n° 13-H, au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007, respectivement.

13. L'expert de l'Inde a présenté le document GRRF-60-11 relatif à l'alignement des Règlements n°s 13 et 13-H en ce qui concerne les dispositions relatives à l'essai de type I (essai de perte d'efficacité). Le GRRF a pris note de divers commentaires et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session sur la base d'une nouvelle proposition de l'Inde.

1.2 Facilitation de l'essai des véhicules en circulation

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/17, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32; documents informels n^{os} GRRF-60-05, GRRF-60-13, GRRF-60-16, GRRF-60-17 et GRRF-60-18 (voir annexe 1 du présent rapport).

14. Le GRRF a repris l'examen de la proposition du Royaume-Uni concernant les dispositions du Règlement n^o 13 relatives au contrôle technique périodique et aux indicateurs d'usure des garnitures de freins de service (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1). L'expert de l'OICA a présenté le document GRRF-60-13 qui complète le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32 avec des dispositions transitoires.

15. L'expert de l'Espagne a annoncé, en sa qualité de Président du groupe de travail du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), que la «conférence 2006 du CITA» aura lieu à Hanoi, du 17 au 20 octobre 2006 (GRRF-60-17) et a invité tous les experts du GRRF à y participer. Il a aussi présenté le document qui clarifiait la position du CITA concernant les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2004/23/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32.

16. À l'issue du débat, l'expert du Royaume-Uni a présenté le document GRRF-60-16 qui tient compte de tous les commentaires reçus. Le GRRF a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 4 du présent rapport. Le secrétariat a été invité à la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que partie (par. 4, 6, 8, 11 et 12) du projet de complément 4 à la série 10 d'amendements au Règlement n^o 13.

17. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/17 qui propose d'apporter des modifications similaires aux dispositions du Règlement n^o 13-H relatives au contrôle technique périodique. Le document a fait l'objet de quelques commentaires. L'expert du Royaume-Uni a résumé les résultats du débat présenté dans le document GRRF-60-18. Le GRRF a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 5 du présent rapport. Le secrétariat a été invité à la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que partie (par. 5, 9, 11 et 12) du projet de complément 5 au Règlement n^o 13-H.

1.3 Élaboration d'un RTM sur le freinage des voitures particulières

18. Le Président a rappelé la décision du Comité exécutif de l'Accord mondial de 1998 de suspendre temporairement les travaux du groupe informel chargé du RTM sur le freinage des voitures particulières. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, dans l'attente de l'adoption d'un RTM sur le système de freinage des motocycles.

2. FREINAGE DES MOTOCYCLES

2.1 Harmonisation des prescriptions relatives au freinage des motocycles

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2006/132, ECE/TRANS/WP.29/2006/133; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/13.

19. L'expert du Canada a rendu compte des résultats de la session extraordinaire du GRRF qui s'est tenue à Genève le 19 juin 2006 (voir rapport ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/13)

et au cours de laquelle les membres du groupe se sont entendus sur le projet de RTM concernant les systèmes de freinage des motocycles, qui avait été soumis au WP.29 et à l'AC.3 pour examen et mis aux voix à leurs sessions de novembre 2006 (voir ECE/TRANS/WP.29/2006/132).

20. L'expert de la CE a ajouté que le groupe avait également adopté une proposition visant à aligner les dispositions techniques du Règlement n° 78 sur celles du projet de RTM (voir ECE/TRANS/WP.29/2006/133).

21. L'expert de l'Allemagne a déclaré que pendant la session extraordinaire du GRRF, il avait présenté plusieurs amendements visant à améliorer le texte du projet de RTM. Il s'est dit déçu de constater que ces projets d'amendements n'avaient pas tous été pris en considération dans le texte final. Sur la proposition du Président, le GRRF a décidé de reprendre ultérieurement l'examen des questions en suspens, une fois que le RTM aura été intégré dans le registre mondial.

3. RÈGLEMENT N° 90 (Garnitures de frein de rechange)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2005/17; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/24.

22. L'expert de l'Allemagne a rappelé l'objectif des amendements proposés dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2005/17 visant à incorporer dans le Règlement n° 90 de nouvelles dispositions concernant les épreuves relatives au rodage des garnitures de frein. Il a également présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/24 proposant une nouvelle clarification. L'expert de la France a rendu compte de l'étude de sensibilité, en cours dans son pays, concernant le rodage des garnitures de frein. Il a déclaré qu'il restait à résoudre quelques problèmes. Les experts du GRRF ont été invités à assister aux futures réunions du groupe informel sur les garnitures de frein de rechange.

23. Le GRRF a décidé, en se fondant sur les résultats du débat, d'adopter le document TRANS/WP.29/GRRF/2005/17 tel que modifié par le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/24. Le secrétariat a été invité à soumettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de complément 9 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 90.

4. RÈGLEMENT N° 79 (Équipement de direction)

24. Le GRRF a rappelé la décision qu'il avait prise à sa précédente session (voir ECE/TRANS/WP.29/GRRF/59, par. 17) et a reporté l'examen de cette question à sa prochaine session, dans l'attente d'une nouvelle proposition de la Fédération de Russie.

5. PNEUMATIQUES

5.1 Harmonisation des Règlements sur les pneumatiques

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2006/139; documents informels n°s GRRF-60-06 et GRRF-60-21 (voir annexe 1 du présent rapport).

25. Le GRRF a pris note de la proposition du WP.29 et de l'AC.3 tendant à élaborer un RTM sur les pneumatiques (voir document ECE/TRANS/WP.29/2006/139 présenté par la France en

tant que responsable du projet de RTM). M. I. Yarnold, qui préside également le groupe de travail informel chargé d'élaborer un RTM sur les pneumatiques, a fait savoir au GRRF que l'AC.3 avait décidé que le groupe informel devrait poursuivre ses travaux. Se référant aux documents GRRF-60-06 et GRRF-60-21, il a ajouté que le groupe se réunirait le 21 (après-midi seulement) et le 22 septembre 2006. Il a fait part de son intention d'informer le WP.29 et l'AC.3, lors de leurs sessions de novembre, des progrès réalisés par le groupe de travail informel.

26. Le GRRF a fait sienne la proposition du Président tendant à ce que le groupe informel se réunisse aussi une nouvelle fois à Genève, avant la soixante et unième session du GRRF, dans la matinée du 5 février 2007. Les représentants ont été priés de soumettre leurs propositions sur la question au secrétaire du groupe de travail informel (info@etrto.org), le 26 janvier 2007 au plus tard.

5.2 Règlement n° 30 (Pneumatiques)

Documents: TRANS/WP.29/GRRF/2003/10; TRANS/WP.29/GRRF/2003/30 et Corr.1; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/22; document informel n° GRRF-60-22 (voir annexe 1 du présent rapport).

27. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/22 qui propose d'ajouter au Règlement n° 30 de nouvelles dispositions concernant une nouvelle configuration, dite «de type U», du montage pneumatique/jante. Il a ajouté que ces pneumatiques ont un talon asymétrique et que les prescriptions d'installation feraient partie des spécifications de l'ETRTO relatives aux pneumatiques et aux jantes. Le GRRF a adopté la proposition, sans la modifier, et a demandé au secrétariat de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de complément 15 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 30.

28. L'expert de la Fédération de Russie a rappelé l'objet des documents TRANS/WP.29/GRRF/2003/10 et TRANS/WP.29/GRRF/2003/30. L'expert de l'ETRTO a rendu compte des travaux en cours concernant l'élaboration d'une proposition relative à la résistance des pneumatiques au roulement visant à inclure de nouvelles dispositions dans la norme ISO concernée. Il a annoncé que des réunions sur cette question se tiendraient en décembre 2006 et février 2007. L'expert de la CE a souligné l'importance que revêtait cette vaste question pour la protection de l'environnement. Il a salué les travaux menés par le groupe de l'ISO pour élaborer des méthodes d'essai concernant la résistance au roulement; il était en effet essentiel de disposer d'une méthode d'essai fiable avant d'entreprendre des activités de réglementation dans ce domaine.

29. Le GRRF a écouté avec intérêt l'exposé de l'expert de la Fédération de Russie sur cette question (GRRF-60-22). Il a proposé d'établir, en collaboration avec l'ETRTO, une proposition sur cette question. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session en février 2007.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.6; ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/23; documents informels n° GRRF-60-08, GRRF-60-10 et GRRF-60-19 (voir annexe 1 du présent rapport).

30. Rappelant les débats qui avaient eu lieu à la précédente session du GRRF au sujet du Règlement n° 64, l'expert du Royaume-Uni a présenté une proposition révisée visant à clarifier les prescriptions actuellement applicables aux véhicules équipés de pneumatiques à roulage à plat (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2002/17/Rev.6 tel que modifié par GRRF-60-08). L'expert de l'Allemagne a maintenu sa réserve concernant cette proposition. L'expert de l'ETRTO a présenté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/23 et GRRF-60-10 dans lesquels sont proposés de nouveaux amendements à la proposition du Royaume-Uni. Les experts sont convenus que pour les véhicules équipés de pneumatiques pour roulage à plat, le conducteur devrait être informé du dégonflement d'un pneumatique par un système d'alerte de roulage à plat (RFWS). Plusieurs experts du GRRF ont dit préférer un renforcement des prescriptions relatives à l'efficacité de l'essai en ce qui concerne la vitesse d'essai et le temps de détection.

31. L'expert de l'Allemagne a présenté le document GRRF-60-19 où sont présentées les préoccupations suscitées par les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS). Il a déclaré qu'à l'heure actuelle les composants de ces systèmes faisaient l'objet d'un grand nombre de défaillances. À son avis, les prescriptions relatives aux essais des composants de ces systèmes ne devraient pas être insérées dans le Règlement n° 64 mais faire l'objet d'un nouveau règlement CEE. À l'invitation du Président, il s'est offert à établir une proposition officielle que le GRRF examinerait à sa prochaine session. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRRF des plaintes récemment déposées auprès de l'Office of Defects Investigations (DOT/NHTSA) des États-Unis d'Amérique concernant les défaillances des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques (adresse du site Web: <http://www-di.nhtsa.dot.gov/cars/problems/recalls/recallsearch.cfm>). Plusieurs représentants ont déclaré qu'ils préféreraient attendre la révision de la norme ISO 21750 (TPMS) pour formuler des propositions. Le GRRF a reconnu que ces systèmes de surveillance posaient des problèmes complexes et a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de février 2007 sur la base d'une proposition de l'Allemagne.

32. Concluant le débat, le Président a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'établir un groupe de travail informel sur cette question. Il a invité tous les experts à réfléchir à toutes les solutions possibles et a proposé de reprendre l'examen de cette question à la prochaine session.

5.4 Règlement n° 106 (Pneumatiques pour véhicules agricoles et leurs remorques)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/25.

33. L'expert de l'ETRTO a proposé d'apporter à l'annexe 9 du Règlement n° 106 des amendements visant à autoriser l'exécution d'essais charge/vitesse sur des tambours d'essai de diamètre supérieur à 1,70 m (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/25). Le GRRF a adopté cette proposition sans la modifier. Le secrétariat a été prié de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de complément 5 au Règlement n° 106.

5.5 Règlement n° 109 (Pneumatiques rechapés pour véhicules utilitaires et leurs remorques)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/11, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/26; document informel n° GRRF-60-01 (voir annexe 1 du présent rapport).

34. L'expert du BIPAVÉR a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/26 qui propose de nouvelles dispositions applicables aux pneumatiques rechapés munis d'une protection supplémentaire de flanc. Il a complété la proposition par des commentaires explicatifs (GRRF-60-01). Le GRRF a pris note d'un certain nombre d'observations et de préoccupations concernant l'«accolement» possible des pneus jumeaux et le risque de surchauffe due au frottement. Le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. À cette fin, les experts du BIPAVÉR et de l'OICA ont été invités à étudier cette question en tenant compte de la garde au sol habituelle des véhicules en charge/à vide équipés d'essieux pour roues jumelées.

35. L'expert de l'ETRTO a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/11, dans lequel est proposée une augmentation des tolérances concernant la largeur du boudin des pneumatiques rechapés. Le GRRF a adopté le document avec les modifications reproduites ci-dessous et a prié le secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de complément 4 au Règlement n° 109.

Paragraphe 6.5.4, modifier comme suit:

«6.5.4 Après rechapage, les dimensions ... du présent Règlement. Il convient de noter que:

- a) Le diamètre extérieur maximal d'un pneumatique rechapé peut être jusqu'à 1,5 % supérieur au diamètre extérieur maximal d'un pneumatique **ayant la même désignation** autorisé par le Règlement n° 54;
- b) Et que la grosseur maximale du boudin d'un pneumatique radial rechapé peut être jusqu'à 1,5 % supérieure à la grosseur maximale du boudin d'un pneumatique **ayant la même désignation** autorisé par le Règlement n° 54.»

5.6 Règlement n° 117 (Bruit de roulement des pneumatiques)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/27.

36. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/27, qui propose de mieux définir les données d'essai qui doivent être recueillies lors des essais de pneumatiques sur route mouillée. Le GRRF a adopté la proposition et a prié le secrétariat de la soumettre au GRB (voir ECE/TRANS/WP.29/2007/8), pour information à sa quarante-cinquième session, en février 2007, ainsi qu'au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2007, en tant que projet de rectificatif 2 au Règlement n° 117.

5.7 Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales concernant les pneumatiques

37. Le GRRF a noté qu'aucune nouvelle information n'avait été reçue à ce sujet.

6. QUESTIONS DIVERSES

6.1 Systèmes électroniques de stabilisation dynamique

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34; documents informels n^{os} GRRF-60-07 et GRRF-60-20 (voir annexe 1 du présent rapport).

38. M. L. Palkovics (Hongrie), qui préside le groupe informel chargé des systèmes électroniques de stabilisation dynamique, a rendu compte de l'état d'avancement des travaux de son groupe. Il a notamment présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34 qui propose d'introduire dans le Règlement n^o 13 de nouvelles dispositions applicables aux systèmes électroniques de stabilisation dynamique. Il a indiqué que les débats qui ont eu lieu au sein du groupe ont fait apparaître un conflit entre les prescriptions d'efficacité et la conception des véhicules. Il a demandé au GRRF de donner un avis sur l'applicabilité (obligatoire ou facultative) des prescriptions concernant ces systèmes. Plusieurs délégués ont recommandé de rendre ces prescriptions obligatoires uniquement pour les autocars et les véhicules transportant des marchandises dangereuses, sous réserve de la décision du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15). L'expert de la CE a dit qu'il préférerait que ces prescriptions soient obligatoires pour les véhicules lourds affectés au transport de marchandises ou de personnes (véhicules des catégories M₃ et N₃) dans un premier temps et, éventuellement, dans un deuxième temps, pour les véhicules des catégories M₂ et N₂. Pour l'expert de l'OICA, il serait préférable, au cas où l'installation de ces systèmes serait obligatoire, de commencer avec des prescriptions d'efficacité spécifiques pour une applicabilité limitée comprenant des dispositions transitoires. Il a proposé d'étendre le champ d'application de ces dispositions ultérieurement, compte tenu de l'expérience acquise. L'expert de la CLEPA a souligné la nécessité d'examiner en détail la compatibilité des différentes combinaisons possibles de camions et de remorques équipés ou non des systèmes susmentionnés. L'expert du Japon a présenté sa position (GRRF-60-07) sur la proposition du groupe informel.

39. Le Groupe de travail a suivi avec intérêt un exposé de l'expert des États-Unis d'Amérique sur l'avis de proposition de réglementation de la NHTSA concernant les systèmes de contrôle électronique de la stabilité (GRRF-60-20) installés sur les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.

40. Concluant le débat, le Président a proposé au GRRF de prendre une décision finale sur cette question à sa prochaine session. À cette fin, il a invité tous les représentants à réfléchir à leur position sur la portée d'une éventuelle réglementation concernant les systèmes de contrôle électronique de stabilité. M. Palkovics a annoncé que la prochaine réunion informelle sur ces systèmes se tiendrait probablement à Paris et a invité tous les experts à y participer.

6.2 Éclaircissements sur le champ d'application des règlements relevant du GRRF

Document: Document informel n^o GRRF-60-12 (voir annexe 1 du présent rapport).

41. L'expert de la CE a présenté le document GRRF-60-12 relatif à la modification des champs d'application des Règlements n^{os} 30, 54, 75, 108 et 109. Le GRRF a pris note des observations et des réserves pour étude concernant cette proposition.

42. Faute d'accord entre les experts, le GRRF a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session. Le secrétariat a été invité à distribuer le document GRRF-60-12 sous une cote officielle.

6.3 Échange de renseignements sur les prescriptions nationales et internationales concernant la sécurité

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/28.

43. Le GRRF a pris note de la demande de renseignements (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/28) de l'expert du Royaume-Uni concernant l'attelage et le dételage du tracteur et de la remorque. Les experts de l'Espagne, du CLCCR et de l'OICA se sont offerts à rassembler des informations pour examen à la prochaine session du GRRF.

44. L'expert de la CE a fait part de son intention d'établir une proposition visant à insérer dans le Règlement n° 13-H de nouvelles prescriptions relatives aux systèmes d'assistance au freinage aux fins de la protection des piétons. Il a ajouté que la CE avait l'intention de procéder, sur Internet, à une consultation sur la nécessité de remanier la directive de l'UE relative aux nouvelles prescriptions applicables aux pneumatiques en ce qui concerne l'adhérence sur route mouillée et l'abaissement du niveau sonore. Le GRRF a également pris note de l'intention de la CE d'appliquer le Règlement n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage) et de rendre obligatoire dans l'Union européenne l'application des Règlements n°s 108 et 109.

6.4 Règlement n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage)

Document: Document informel n° GRRF-60-09 (voir annexe 1 du présent rapport).

45. Le Président a informé le GRRF que le WP.29 avait approuvé, à sa session de mars 2006, la création du groupe informel chargé des attelages mécaniques. L'expert de l'Allemagne a rendu compte des résultats de la première réunion informelle tenue à Paris (France) en juin 2006 et a fait savoir que le groupe informel avait l'intention de se réunir une nouvelle fois à Darmstadt (Allemagne) en novembre 2006. Il a présenté le document GRRF-60-09 qui contient un projet de mandat et un projet de règlement intérieur du groupe informel. Le GRRF a adopté la proposition telle qu'elle est reproduite à l'annexe 6 du présent rapport. Le Président a proposé au GRRF de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

7. ÉLECTION DU BUREAU

46. Conformément à l'article 37 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le GRRF a procédé à l'élection de son bureau le lundi après-midi. M. I. Yarnold (Royaume-Uni) a été réélu à l'unanimité Président du GRRF pour les sessions programmées en 2007.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

47. Le GRRF n'a pas examiné d'ordre du jour pour sa soixante et unième session prévue à Genève du 5 (14 h 30) au 9 (12 h 30) février 2007. Il a été convenu que le Président, conjointement avec le secrétariat, proposerait un projet d'ordre du jour².

GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL CHARGÉ DE L'ÉLABORATION D'UN RTM SUR LES PNEUMATIQUES

48. Le groupe de travail informel du GRRF chargé de l'élaboration d'un règlement technique mondial (RTM) sur les pneumatiques s'est réuni les 21 (après-midi seulement) et 22 septembre 2006 sous la présidence de M. I. Yarnold (Royaume-Uni). Des experts des pays et organisations suivants ont participé à ses travaux: Afrique du Sud, Allemagne, Canada, Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suisse, Commission européenne (CE), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante (ETRTO); Retread Manufacturers Association (RMA).

49. Le groupe informel a bien progressé dans la définition du champ d'application du RTM ainsi que dans l'harmonisation des méthodes d'essai de base pour les pneumatiques (essai à grande vitesse et essai d'endurance suivis par un essai sur les pneus sous-gonflés). Le groupe a également examiné quelques essais additionnels (essai de résistance à la crevaison et essai de détalonnage) afin de tenir compte de l'état de la chaussée dans les pays où l'infrastructure routière est en mauvais état. L'examen de la question de savoir s'il est nécessaire d'inclure des essais supplémentaires (bruit de roulement, adhérence sur sol mouillé, résistance au roulement et vieillissement) a été reporté à un stade ultérieur. Les documents de travail du groupe informel peuvent être consultés sur le site Internet du GRRF à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grrf/grrf-inftyre1.html>

² Pour aider les représentants à prendre leurs dispositions de voyage et d'hébergement, le Président les informe que les questions relatives au freinage seront examinées à la fin de la session.

Annexe 1Liste des documents informels (série GRRF-60-...)
distribués pendant la soixantième session

| N° | Auteur | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre | Suite donnée |
|----|---------------------------------------------------------------|--------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1 | BIPAVER | 5.5 | A | Explanatory information to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/26 regarding additional sidewall protection (ASP) | a) |
| 2 | Président | – | A | Provisional agenda, running order | a) |
| 3 | OICA | 1.1 | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33 | a) |
| 4 | CLEPA/OICA | 1.1.4 | A | Stop lamp illumination | a) |
| 5 | CITA | 1.2 | A | Position of CITA working group on "Brake testing" | a) |
| 6 | Groupe de travail informel chargé du RTM sur les pneumatiques | 5.1 | A | Draft agenda for informal working group for a gtr on tyres | a) |
| 7 | Japon | 6.1 | A | Japan's comments on ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34, an amendment proposal to Regulation No. 13 | a) |
| 8 | Royaume-Uni | 5.3 | A | Draft amendments to Regulation No. 64 | a) |
| 9 | Groupe de travail informel sur les dispositifs d'attelage | 6.4 | A | GRRF informal group on coupling devices: Proposal for terms of reference and rules of procedure | a) |
| 10 | ETRTO | 5.3 | A | UNECE Regulation No. 64: Homologation test of "run-flat warning systems" (RFWS) for "run-flat" tyres (RF) | a) |
| 11 | Inde | 1.1.7 | A | Comments from India on ECE Regulations Nos. 13 and 13-H | a) |
| 12 | Commission européenne | 6.2 | A | Proposal for collective amendments to Regulations Nos. 30, 54, 75, 108 and 109 | b) |
| 13 | OICA | 1.2 | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32 | a) |

| N° | Auteur | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre | Suite donnée |
|----|-----------------------|--------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 14 | OICA | 1.1.1 | A | Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/33 | a) |
| 15 | Allemagne/CLEPA | 1.1.5 | A | Proposal for amendments to Regulation No. 13-H (Braking) | a) |
| 16 | Royaume-Uni | 1.2 | A | Proposal for amendments to Regulation No. 13 | a) |
| 17 | Espagne/CITA | 1.2 | A | 2006 CITA conference in Hanoi, Vietnam | a) |
| 18 | Royaume-Uni | 1.2 | A | Proposal for draft amendments to Regulation No. 13-H | a) |
| 19 | Allemagne | 5.3 | A | UNECE Regulation No. 64: Heavy concerns about type pressure monitoring systems (TPMS) | a) |
| 20 | États-Unis d'Amérique | 6.1 | A | Electronic stability control: NHTSA's notice of proposed rulemaking | a) |
| 21 | ETRTO | 5.1 | A | Understanding global tire regulations | a) |
| 22 | Fédération de Russie | 5.2 | A | Rolling resistance problem consideration | a) |

Notes:

- a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.
- b) Poursuite de l'examen à la prochaine session, sous une cote officielle.

Annexe 2

Modifications apportées aux documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/8 et Corr.1
(adoptées par le GRRF à sa soixantième session, voir par. 4)

Paragraphe 1 et 1.1, modifier comme suit (y compris les notes */ et **/)

«1. DOMAINE D'APPLICATION

1.1 Le présent Règlement s'applique aux **véhicules des catégories M₂, M₃, N et O** */ en **ce qui concerne le freinage** **/.

*/ **Telles qu'elles sont définies à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, le dernier amendement étant l'amendement 4).**

/ **Conformément aux dates de mise en application visées au paragraphe 12 du présent Règlement, les prescriptions en matière de freinage applicables aux véhicules de la catégorie M₁ figurent exclusivement dans le Règlement n° 13-H. Pour les véhicules de la catégorie N₁, les Parties contractantes qui sont signataires du Règlement n° 13-H et du présent Règlement reconnaissent comme étant également valables les homologations accordées en vertu de l'un ou de l'autre de ces Règlements.»

Paragraphe 12.1.1, supprimer.

Les paragraphes 12.1.1.1, 12.1.1.2 et 12.1.1.3 deviennent les paragraphes 12.1.1, 12.1.2 et 12.1.3.

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.1.4 et 12.1.5, libellés comme suit:

«**12.1.4 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 4 à la série 10 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation en vertu du présent Règlement tel qu'amendé par le complément 4.**

12.1.5 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation en application des précédentes séries d'amendements à ce règlement.»

Le paragraphe 12.1.2 devient le paragraphe 12.2.

Paragraphes 12.1.2.1 à 12.1.2.3.2, supprimer.

Le paragraphe 12.1.2.4 devient le paragraphe 12.2.1.

Les paragraphes 12.1.2.5 et 12.1.2.6 deviennent les paragraphes 12.2.2 et 12.2.3.

Ajouter un nouveau paragraphe 12.2.4, ainsi conçu:

«12.2.4 Pour les véhicules de la catégorie M₁, pendant les 48 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la série 10 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer de délivrer des homologations CEE conformément au complément 3 à la série 10 d'amendements au présent Règlement.»

Ajouter un nouveau paragraphe 12.3, ainsi conçu:

«12.3 Limite de validité des anciennes homologations de type».

Le paragraphe 12.1.2.7 devient le paragraphe 12.3.1.

Anciens paragraphes 12.1.3 à 12.3, supprimer.

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.4 et 12.4.1, ainsi conçus:

«12.4 Nouvelles Parties contractantes

12.4.1 Malgré les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes pour lesquelles le présent Règlement entre en vigueur après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas obligées d'accepter les homologations accordées conformément à l'une des précédentes séries d'amendements au présent Règlement.»

Annexe 3

Amendements au Règlement n° 13-H (Freinage)
(adoptés par le GRRF à sa soixantième session, voir par. 9)

Paragraphe 5.2.19.2, modifier comme suit:

«5.2.19.2 En cas de **défaillance électrique de la commande ou** de rupture du câblage de la transmission de commande électrique **entre la commande et le module de gestion électronique auquel elle est directement reliée**, à l'exclusion de la réserve d'énergie, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement à partir du siège du conducteur et donc de maintenir le véhicule chargé immobile dans une montée ou dans une descente présentant une déclivité de 8 %. L'actionnement automatique du frein de stationnement est admis lorsque le véhicule est à l'arrêt, à condition que l'efficacité ci-dessus soit atteinte et que le frein de stationnement reste serré quelle que soit la position du contacteur d'allumage (de démarrage). Le frein de stationnement doit automatiquement se desserrer dès que le conducteur remet le véhicule en marche. L'enclenchement d'un rapport ou la transmission automatique (en position «parc») peuvent servir ou contribuer à obtenir l'efficacité ci-dessus.».

Paragraphe 5.2.19.2.1, modifier comme suit:

«5.2.19.2.1 Toute rupture du câblage de la transmission **électrique**, ou toute défaillance électrique de la commande du frein de stationnement, doit être signalée au conducteur au moyen du signal d'avertissement de couleur jaune défini au paragraphe 5.2.21.1.2. Lorsqu'il est causé par une rupture du câblage de la transmission de commande électrique du frein de stationnement, le signal d'avertissement de couleur jaune doit se déclencher **instantanément**. En outre, toute défaillance **électrique** de la commande ou rupture du câblage...».

Annexe 4

Amendements au Règlement n° 13 (Freinage)
(adoptés par le GRRF à sa soixantième session, voir par. 16)

Paragraphe 5.2.1.11.2.1 et 5.2.1.11.2.2, modifier comme suit:

«5.2.1.11.2.1 Il doit être possible d'évaluer facilement l'état d'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, **sans enlever les roues, par les trous de visite prévus à cet effet ou par tout autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant. Un dispositif monté sur au moins une garniture par frein sur chaque roue** transmettant au conducteur à son poste de conduite un signal sonore ou lumineux l'avertissant que les garnitures doivent être remplacées est également acceptable. Le signal d'avertissement lumineux peut être le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2.

5.2.1.11.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué que par une mesure directe de l'élément proprement dit **ou par un examen des témoins d'usure des disques ou des tambours**, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage. Par conséquent, lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:

- a) Indiquer la méthode à utiliser pour évaluer le degré d'usure des surfaces de friction des disques et des tambours, y compris le degré de démontage nécessaire et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
- b) Définir la limite d'usure maximale admissible des surfaces de friction à partir de laquelle elles doivent être remplacées.

Ces renseignements doivent être librement accessibles, par exemple dans le manuel d'utilisation du véhicule ou sur un support électronique.»

Paragraphe 5.2.2.8.2.1 et 5.2.2.8.2.2, modifier comme suit:

«5.2.2.8.2.1 Il doit être possible d'évaluer facilement l'état d'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, **sans enlever les roues, par les trous de visite prévus à cet effet ou par tout autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant. Un système d'affichage monté sur la remorque indiquant que les garnitures doivent être remplacées ou un dispositif monté sur au moins une garniture par frein sur chaque roue** transmettant au conducteur, à son poste de conduite, un signal lumineux l'avertissant que les garnitures doivent être remplacées est également acceptable. Le signal d'avertissement lumineux peut être le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.2 ci-dessus, à condition qu'il soit conforme aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.29.6 ci-dessus.

5.2.2.8.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué que par une mesure directe de l'élément proprement dit **ou par un examen des témoins d'usure des disques ou des tambours de frein**, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage. Par conséquent, lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:

- a) Indiquer la méthode à utiliser pour évaluer le degré d'usure des surfaces de friction des disques et des tambours, y compris le degré de démontage nécessaire et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
- b) Définir la limite d'usure maximale admissible des surfaces de friction, à partir de laquelle elles doivent être remplacées.

Ces renseignements doivent être librement accessibles, par exemple dans le manuel d'utilisation du véhicule ou sur un support électronique.».

Annexe 5

Amendements au Règlement n° 13-H (Freinage)
(adoptés par le GRRF à sa soixantième session, voir par. 17)

Paragraphe 5.1.1.5, supprimer.

Le paragraphe 5.1.1.6 devient le paragraphe 5.1.1.5.

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1.4 à 5.1.4.3, ainsi conçus:

- «**5.1.4 Prescriptions relatives au contrôle technique périodique des systèmes de freinage**
- 5.1.4.1 Il doit être possible de contrôler l'état d'usure des éléments du frein de service qui sont soumis à usure, par exemple garnitures de friction et tambours ou disques (dans le cas des tambours ou disques, l'évaluation de l'usure n'est pas nécessairement effectuée lors du contrôle technique périodique). Les modalités de ce contrôle sont définies dans le paragraphe 5.2.11.2 du présent Règlement.**
- 5.1.4.2 Il doit être possible de vérifier de façon simple le fonctionnement correct des systèmes électroniques complexes qui commandent le freinage. Si des informations spéciales sont nécessaires à cette fin, elles doivent être communiquées sans restriction.**
- 5.1.4.2.1 Au moment de l'homologation de type, les moyens mis en œuvre pour empêcher que l'on puisse par des mesures simples interférer de manière non autorisée avec le fonctionnement des systèmes de contrôle choisis par le constructeur (témoin d'alarme par exemple) doivent être décrits à titre confidentiel. À défaut, on considère qu'il est satisfait à cette prescription relative à la protection des systèmes lorsqu'il existe un moyen secondaire de vérifier leur fonctionnement correct.**
- 5.1.4.3 Il doit être possible de produire des forces maximales de freinage dans des conditions statiques sur un dynamomètre à inertie ou sur un banc d'essai de freinage.»**

Paragraphes 5.2.11.2 à 5.2.11.2.2, modifier comme suit:

- «**5.2.11.2 Contrôle de l'usure des éléments de friction du frein de service**
- 5.2.11.2.1 Il doit être possible d'évaluer facilement l'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, sans enlever les roues, par les trous de visite prévus à cet effet ou par tout autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant. Un dispositif monté sur au moins une garniture par frein sur chaque roue transmettant au conducteur, à son poste de conduite, un signal sonore ou lumineux l'avertissant que les garnitures doivent être remplacées, est également acceptable. Le signal d'avertissement lumineux peut être le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.21.1.2.**

5.2.11.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué que par une mesure directe de l'élément proprement dit **ou par un examen des témoins d'usure des disques ou des tambours de frein**, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage. Par conséquent, lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:

- a) Indiquer la méthode à utiliser pour évaluer le degré d'usure des surfaces de friction des disques et des tambours, y compris le degré de démontage nécessaire et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
- b) Définir la limite d'usure maximale admissible des surfaces de friction, à partir de laquelle elles doivent être remplacées.

Ces renseignements doivent être librement accessibles, par exemple dans le manuel d'utilisation du véhicule ou sur un support électronique.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12 et 12.1, ainsi conçus:

«12. **DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

12.1 **Pendant les 24 mois suivant la date d'entrée en vigueur du complément 5 à la version originale du présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent continuer de délivrer des homologations CEE conformément au Règlement non amendé.».**

Annexe 6

Mandat et Règlement intérieur du groupe de travail informel
des dispositifs d'attelage (Règlement n° 55)
(adoptés par le GRRF à sa soixantième session, voir par. 45)

Mandat:

1. Le groupe informel examinera la question de savoir s'il est nécessaire d'une part, d'ajouter d'autres méthodes d'essai et, d'autre part, d'apporter de nouvelles modifications et corrections au Règlement n° 55 (Dispositifs d'attelage), qui seraient examinées par le GRRF.
2. Les débats seront fondés sur le document informel n° GRRF-58-5.
3. Si nécessaire, le groupe informel mettra au point une méthode d'essai complémentaire et proposera d'autres critères de jugement. Dans ses travaux, le groupe informel tiendra compte des compétences techniques de «CARLOS TC» ainsi que des résultats des débats du groupe informel et du GRRF.
4. Le groupe informel devra avoir achevé ses travaux au plus tard pour la soixante-troisième session du GRRF (février 2008).

Règlement intérieur:

1. Le groupe informel est ouvert à toutes les personnes participant aux travaux du GRRF. Il n'est pas prévu, pour l'heure, de limiter le nombre de représentants par pays et par organisation.
2. Le groupe informel est dirigé par un président et un secrétaire.
3. La langue officielle du groupe informel est l'anglais.
4. Tous les documents et/ou propositions doivent être soumis au secrétaire du groupe sous une forme électronique appropriée, préalablement à la réunion. Le groupe peut refuser d'examiner tous points et propositions qui n'auraient pas été communiqués 10 jours ouvrables à l'avance.
5. Un ordre du jour et les documents y relatifs seront distribués à tous les membres du groupe informel, au moins deux semaines avant chacune des réunions prévues.
6. Le groupe informel s'efforce de prendre ses décisions par consensus. En l'absence de consensus, le Président du groupe présente les différents points de vue au GRRF.
7. D'une manière générale, il sera rendu compte de l'état d'avancement des travaux du groupe informel dans un document informel et ses résultats seront présentés par le président ou un membre du groupe désigné à cet effet lors d'une réunion récente.
8. Tous les documents de travail devraient être distribués sous forme numérique. Il n'est pas prévu, pour l'heure, de doter le groupe de travail d'un site Web à part.

Annexe 7

Groupes informels du GRRF

| <u>Groupe informel chargé</u> | <u>Président</u> | <u>Secrétaire</u> |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| du RTM concernant le freinage des voitures particulières | M. I. Yarnold Téléphone: 44 207 944 2080 Télécopieur: 44 207 944 2169 Courriel: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk | M. M. Brearley (CLEPA) Courriel: malcolm.brearley-contr@trw.com |
| du RTM concernant le freinage des motocycles | M. D. Davis Téléphone: 1 613 998 1956 Télécopieur: 1 613 990 2913 Courriel: davisda@tc.gc.ca | M. P. Chesnel (IMMA) Téléphone: 41 22 920 2120 Télécopieur: 41 22 920 2121 Courriel: pchesnel@immamotorcycles.org |
| du RTM sur les pneumatiques | M. I. Yarnold Téléphone: 44 207 944 2080 Télécopieur: 44 207 944 2169 Courriel: ian.yarnold@dft.gsi.gov.uk | M. J.-C. Noirhomme (ETRTO) Téléphone: 32 2 344 4059 Télécopieur: 32 2 344 1234 Courriel: info@etrto.org |
| des garnitures de frein | M. W. Rothmann Téléphone: 49 2171 501 577 Télécopieur: 49 2171 501 530 Courriel: wrothmann@tmdfriction.com | ¹ |
| des disques et tambours de frein de rechange | M. W. Gaupp Téléphone: 49 201 825 4139 Télécopieur: 49 201 825 4185 Courriel: wgaupp@tuev-nord.de | ¹ |
| des systèmes électroniques de contrôle de stabilité dynamique | M. L. Palkovics (c/o: M. G. Brett) Téléphone: 36 1 371 5950 Télécopieur: 36 1 203 1167 Courriel: brett@tuvnord.hu | CLEPA |
| des attelages mécaniques | M. A. Sigwart Téléphone: 49 221 903 4700 Télécopieur: 49 221 903 2938 Courriel: asigwart@ford.com | M. J. Westphäling Téléphone: 49 89 32950 722 Télécopieur: 49 89 32950 720 Courriel: juergen.westphaeling@tuev-sued.de |

¹ À déterminer.