



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****163^e session**

Genève, 24-27 juin 2014

Point 4.9.1 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRRF****Proposition de complément 12 à la série 11 d'amendements
au Règlement n° 13 (Freins)****Communication du Groupe de travail en matière de roulement
et de freinage***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-seizième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/76, par. 11). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/7, tel que reproduit à l'annexe II du rapport et modifié par le document GRRF-76-20. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* Conformément au programme de travail pour 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Paragraphe 5.2.1.32, note de bas de page 12, modifier comme suit:

«—————

- ¹² Les véhicules tout-terrain, les véhicules spéciaux (par exemple, les engins mobiles montés sur un châssis de véhicule non normalisé, les grues mobiles, les véhicules à propulsion hydrostatique sur lesquels le système hydraulique sert aussi au freinage et à des fonctions auxiliaires, et les véhicules de la catégorie N₂ dont la masse brute est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, qui sont montés sur un châssis surbaissé non normalisé, qui ont plus de deux essieux et qui sont équipés d'une transmission hydraulique), les autobus de la classe I et de la classe A des catégories M₂ et M₃, les autobus et les autocars articulés, et les tracteurs de la catégorie N₂ pour semi-remorque dont la masse brute est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes sont dispensés de la présente prescription.».

Paragraphe 12, modifier comme suit:

«12. Dispositions transitoires

- 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 11 d'amendements (11 juillet 2008), aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder ou d'accepter des homologations de type au titre du présent Règlement tel que modifié par la série 11 d'amendements.
- 12.2 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent délivrer des homologations que si le type de véhicule à homologuer est conforme aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 11 d'amendements.
- Nonobstant les prescriptions ci-dessus, la conformité avec les prescriptions du complément 7 à la série 11 d'amendements ne doit pas être exigée pour toutes les nouvelles homologations de type avant le 28 octobre 2014.
- 12.3 À compter des dates d'application indiquées dans le tableau ci-après en ce qui concerne la série 11 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter un type de véhicule homologué en vertu de la série 10 d'amendements au présent Règlement.

<i>Catégorie de véhicules</i>		<i>Date d'application (à compter de la date d'entrée en vigueur de la série 11 d'amendements, le 11 juillet 2008)</i>
Véhicules non exemptés des prescriptions relatives au contrôle de stabilité en vertu des paragraphes 5.2.1.32 et 5.2.2.23, y compris les notes de bas de page	M ₂	84 mois (11 juillet 2015)
	M ₃ (classe III)	36 mois (11 juillet 2011)
	M ₃ <16 tonnes (transmission pneumatique)	48 mois (11 juillet 2012)
	M ₃ (classe II et B) (transmission hydraulique)	84 mois (11 juillet 2015)
	M ₃ (classe III) (transmission hydraulique)	84 mois (11 juillet 2015)
	M ₃ (classe III) (transmission de commande pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	96 mois (11 juillet 2016)
	M ₃ (classe II) (transmission de commande pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	96 mois (11 juillet 2016)
	M ₃ (autre que susmentionnées)	48 mois (11 juillet 2012)
	N ₂ (transmission hydraulique)	84 mois (11 juillet 2015)
	N ₂ (transmission de commande pneumatique et transmission d'énergie hydraulique)	96 mois (11 juillet 2016)
	N ₂ (autre que susmentionnées)	72 mois (11 juillet 2014)
	N ₃ (tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques)	36 mois (11 juillet 2011)
	N ₃ (tracteurs à 2 essieux pour semi-remorques avec transmission de commande pneumatique (ABS))	60 mois (11 juillet 2013)
	N ₃ (3 essieux avec transmission de commande électrique (EBS))	60 mois (11 juillet 2013)
	N ₃ (2 et 3 essieux avec transmission de commande pneumatique (ABS))	72 mois (11 juillet 2014)
	N ₃ (autre que susmentionnées)	48 mois (11 juillet 2013)
	O ₃ (charge d'essieu combinée entre 3,5 et 7,5 tonnes)	72 mois (11 juillet 2014)
	O ₃ (autre que susmentionnées)	60 mois (11 juillet 2013)
	O ₄	36 mois (11 juillet 2011)
	Véhicules des catégories M, N et O exemptés des prescriptions relatives au contrôle de stabilité (en vertu des paragraphes 5.2.1.32 et 5.2.2.23, y compris les notes de bas de page), mais pas des autres prescriptions de la série 11 d'amendements.	

- 12.4 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 12.3, jusqu'au 24 octobre 2016, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser l'homologation d'un type de véhicule non conforme aux prescriptions du complément 2 à la série 11 d'amendements au présent Règlement.
- 12.5 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologations de type existantes délivrées au titre des prescriptions en vigueur au moment de l'homologation initiale.

- 12.6 Nonobstant 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 délivrées conformément à l'une des précédentes séries d'amendements au présent Règlement.
- 12.7 À l'expiration d'un délai de 24 mois après la date d'entrée en vigueur du complément 12 à la série 11 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront délivrer des homologations de type que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par le complément 12 à la série 11 d'amendements.».

Annexe 21, paragraphe 2.1.4, modifier comme suit:

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

En outre...

...ne doivent pas causer l'émission de ce signal.».

Paragraphe 2.1.5, modifier comme suit:

- «2.1.5 Toute défaillance de la fonction de contrôle de la stabilité doit être détectée et signalée au conducteur au moyen d'un signal d'avertissement optique conforme aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121.
- Le signal d'avertissement défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 du présent Règlement ne doit pas être utilisé à cette fin.
- Le signal d'avertissement doit être constant et doit rester allumé aussi longtemps que le défaut ou la défaillance persiste et que le contact est mis (position "marche").».

Paragraphe 2.1.6, modifier comme suit:

- «2.1.6 Sur les véhicules à moteur équipés d'une ligne de commande électrique et reliés électriquement à une remorque au moyen d'une ligne de commande électrique, le conducteur doit être averti au moyen d'un signal d'avertissement optique distinct conforme aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121 chaque fois que la remorque envoie le message "Fonction de contrôle de la trajectoire activée" par l'intermédiaire de la voie de communication de données sur la ligne de commande électrique. Le signal optique défini au paragraphe 2.1.4 ci-dessus peut être utilisé à cette fin.».