

**Conseil économique et social**

Distr. générale
4 juillet 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****Groupe de travail en matière de roulement et de freinage****Soixante-dix-huitième session**

Genève, 16-19 septembre 2014

Point 3 e) de l'ordre du jour provisoire

Règlements n^{os} 13 et 13-H (Freinage) – autres questions**Proposition d'amendement au Règlement n^o 13
(Freinage des poids lourds)****Communication des experts de l'Association européenne des
fournisseurs de l'automobile, de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles et de la Fédération
des fabricants européens de matériaux de friction***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et de la Fédération des fabricants européens de matériaux de friction (FEMFM), a pour objet de modifier certaines dispositions du Règlement n^o 13. Il est fondé sur le document informel GRRF-76-21. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les parties nouvelles ou biffés pour les parties supprimées.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 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.

GE.14-07488 (F) 210814 210814



* 1 4 0 7 4 8 8 *

Merci de recycler



I. Proposition

Annexe 10

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

«1.1 Les véhicules des catégories M₂, M₃, N, O₂, O₃ et O₄ ~~qui ne sont pas équipés d'un dispositif antiblocage tel qu'il est défini à l'annexe 13 du présent Règlement~~ doivent satisfaire à toutes les conditions énoncées dans la présente annexe. Si un dispositif spécial est utilisé, il doit fonctionner automatiquement.^{1/}

~~Toutefois, les véhicules des catégories susmentionnées qui sont équipés d'un système antiblocage tel que celui défini à l'annexe 13 doivent également satisfaire aux prescriptions des paragraphes 7 et 8 de la présente annexe s'ils sont en outre équipés d'un dispositif spécial qui contrôle automatiquement la répartition du freinage entre les essieux. En cas de défaillance de ce dispositif, il doit être possible d'arrêter le véhicule dans les conditions prévues au paragraphe 6 de la présente annexe.~~ **équipés d'un système de freinage antiblocage et qui satisfont aux prescriptions pertinentes de l'annexe 13 doivent également satisfaire à toutes les prescriptions pertinentes de la présente annexe, avec les exceptions suivantes:**

- a) **Le respect des prescriptions relatives à l'utilisation de l'adhérence associées aux diagrammes 1A, 1B ou 1C, selon les cas, n'est pas indispensable;**
- b) **Dans le cas des véhicules tracteurs et des remorques équipés d'un système de freinage à air comprimé, le respect des prescriptions relatives à la compatibilité à vide associées aux diagrammes 2, 3 ou 4, selon les cas, n'est pas indispensable. Toutefois, dans toutes les conditions de charge, une force de freinage doit être produite à une pression comprise entre 20 kPa et 100 kPa ou à une valeur numérique équivalente à la tête d'accouplement de la conduite de commande.».**

Paragraphe 1.3.1, modifier comme suit:

«1.3.1 Au moment de l'homologation de type, on doit vérifier que le début du freinage sur un essieu de chaque groupe d'essieux indépendants se situe dans les plages de pression suivantes:

- a) Véhicules en charge:

Au moins un essieu doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est comprise entre 20 et 100 kPa **ou a une valeur numérique équivalente.**

Au moins un essieu de tout autre groupe d'essieux doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est inférieure ou égale à 120 kPa **ou a une valeur numérique équivalente.**

- b) Véhicules à vide:

Au moins un essieu doit commencer à produire une force de freinage lorsque la pression à la tête d'accouplement est comprise entre 20 et 100 kPa **ou a une valeur numérique équivalente.».**

Paragraphe 6, modifier comme suit:

«6. Conditions à respecter en cas de défaillance du système de répartition de freinage

Lorsque les conditions énoncées dans la présente annexe sont remplies grâce à un dispositif spécial (par exemple un dispositif commandé mécaniquement par la suspension du véhicule), **ou si le véhicule est équipé d'un tel dispositif spécial**, en cas de défaillance de sa commande, il doit être possible, pour les véhicules à moteur, d'arrêter le véhicule dans les conditions prévues pour le freinage de secours; pour les véhicules à moteur admis à tracter une remorque équipée d'un système de freinage à air comprimé, il doit être possible d'obtenir à la tête d'accouplement de la conduite de commande une pression se situant dans la plage de valeur spécifiée au paragraphe 3.1.3 de la présente annexe. Pour les remorques, en cas de défaillance de la commande du dispositif spécial, une efficacité du freinage de service d'au moins 30 % de celle prescrite pour le véhicule visé doit être obtenue.».

Paragraphe 7, modifier comme suit:

«7. Marquage

7.1 Les véhicules qui satisfont aux conditions de la présente annexe grâce à l'utilisation d'un dispositif commandé mécaniquement par la suspension du véhicule, **ou si le véhicule est équipé d'un tel dispositif spécial**, doivent porter un marquage indiquant la course utile du dispositif entre les positions correspondant respectivement aux états à vide et en charge du véhicule et les informations additionnelles nécessaires pour contrôler le réglage du dispositif.».

Annexe 13

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

«1.1 La présente annexe définit les performances requises pour les systèmes de freinage des véhicules routiers ~~comportant un équipés d'un~~ système **de freinage** antiblocage ~~montés sur les véhicules routiers. En outre, les véhicules à moteur autorisés à tracter une remorque et les remorques équipées d'un système de freinage à air comprimé doivent satisfaire, lorsqu'ils sont en charge, aux prescriptions de compatibilité de l'annexe 10 du présent Règlement. Dans toutes les conditions de charge, cependant, une force de freinage doit être produite à une pression comprise entre 20 kPa et 100 kPa ou à une valeur numérique équivalente à la tête d'accouplement de la conduite ou ligne de commande.».~~

II. Justification

1. La série 10 d'amendements au Règlement n° 13 a été introduite à la suite de discussions au sein d'un groupe de travail informel qui avait été réuni pour définir des prescriptions destinées à améliorer la compatibilité de freinage des véhicules tracteurs et des véhicules remorqués. L'un des amendements adoptés consistait à introduire, au moment de l'homologation de type, un contrôle physique visant à s'assurer qu'une force de freinage est produite par un frein lorsque la pression/le signal à la tête d'accouplement se situe dans une plage donnée. Le paragraphe 1.3 de l'annexe 10 définit ces prescriptions.

2. Le paragraphe 1.1 actuel de l'annexe 10 indique que les véhicules des catégories M₂, M₃, N, O₂, O₃ et O₄ qui ne sont pas équipés d'un dispositif de freinage antiblocage doivent

satisfaire à toutes les conditions énoncées à l'annexe 10. Ce paragraphe définit ensuite les prescriptions applicables aux véhicules des catégories susmentionnées qui sont équipés d'un dispositif de freinage antiblocage et doivent seulement respecter les dispositions des paragraphes 7 (marquage) et 8 (essai du véhicule). Si un véhicule est en outre équipé d'un dispositif qui contrôle automatiquement la répartition du freinage entre les essieux, il doit être possible, en cas de défaillance de ce dispositif, d'arrêter le véhicule dans les conditions prévues au paragraphe 6 (efficacité du freinage).

3. Le paragraphe 1.1 de l'annexe 13 indique que les véhicules à moteur autorisés à tracter une remorque et les remorques équipées d'un système de freinage à air comprimé doivent:

a) Satisfaire aux prescriptions de compatibilité de l'annexe 10;

b) Dans toutes les conditions de charge, produire une force de freinage doit être produite à une pression comprise entre 20 kPa et 100 kPa.

4. Dès lors, si l'on combine les prescriptions applicables aux véhicules équipés d'un dispositif de freinage antiblocage qui sont définies actuellement à l'annexe 10 et à l'annexe 13, de tels véhicules ne sont pas tenus de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.3 de l'annexe 10. Il s'agit d'une erreur car les prescriptions du paragraphe 1.3 de l'annexe 10 étaient destinées à s'appliquer à tous les véhicules tracteurs et remorqués équipés de systèmes de freinage à air comprimé. En conséquence, la présente proposition supprime de l'annexe 13 toutes les références aux prescriptions de l'annexe 10 et modifie cette même annexe 10 pour y introduire toutes les dispositions associées qui concernent les véhicules avec ou sans système de freinage antiblocage.

5. Les modifications apportées au paragraphe 1.3.1 doivent inclure une référence au signal transmis par la ligne de commande électrique.
