



# Conseil économique et social

Distr. générale  
23 décembre 2014  
Français  
Original: anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

##### 165<sup>e</sup> session

Genève, 10-13 mars 2015

Point 4.7.1 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 13 à la série 11 d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13 (Freinage des véhicules lourds)

#### Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage\*

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-dix-huitième session (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/78, par. 15), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/27, non modifié. 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 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 a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.



*Annexe 10*

*Paragraphe 1.1, lire:*

«1.1 Les véhicules des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub> doivent satisfaire à toutes les conditions énoncées dans la présente annexe. Si un dispositif spécial est utilisé, il doit fonctionner automatiquement<sup>1</sup>.

Toutefois, les véhicules des catégories susmentionnées qui sont 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, lire:*

«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 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, lire:*

«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

---

<sup>1</sup> Dans le cas de remorques équipées de systèmes de répartition de la force de freinage à commande électronique, les prescriptions de la présente annexe ne s'appliquent que si la remorque est reliée électriquement à un véhicule tracteur par le raccord ISO 7638:2003.

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 et 7.1, lire:*

«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, lire:*

«1.1 La présente annexe définit les performances requises pour les systèmes de freinage des véhicules routiers équipés d'un système de freinage antiblocage.».

---