

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
5 décembre 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-neuvième session

Genève, 16-20 février 2015

Point 3 e) de l'ordre du jour

Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage) – Questions diverses**Proposition d'amendement au Règlement n<sup>o</sup> 13  
(Freinage des véhicules lourds)****Communication des experts de l'Association européenne  
des fournisseurs de l'automobile\***

Le texte reproduit ci-après, établi par les experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), a pour objet d'introduire un amendement à l'annexe 10 du Règlement ONU n<sup>o</sup> 13 pour répondre au problème de l'avertissement de défaillance ou de l'arrêt du système de freinage à commande électrique (EBS) pour remorques lorsqu'une pression excessive est détectée dans la conduite d'alimentation. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les parties de texte 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 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 en vertu de ce mandat.

GE.14-23483 (F) 120115 120115



\* 1 4 2 3 4 8 3 \*

Merci de recycler



## I. Proposition

*Annexe 10,*

*Paragraphe 3.1.3.4, modifier comme suit:*

«3.1.3.4 Une pression d'au moins 700 kPa doit être assurée à la tête d'accouplement de la conduite d'alimentation lorsque la pression du système correspond à la pression de conjonction **et elle ne doit pas dépasser 900 kPa lorsque la pression du système correspond à la pression de disjonction**. Cette pression doit être contrôlée sans utilisation du freinage de service.».

## II. Justification

1. À la soixante-seizième session du GRRF, l'expert du Danemark a soulevé le problème de l'avertissement de défaillance ou de l'arrêt du système EBS pour remorques lorsqu'une pression excessive est détectée dans la conduite d'alimentation (voir point XIII, C, par. 41 du rapport du GRRF). Ce problème est connu depuis de nombreuses années, sans que l'on n'en comprenne pour autant les raisons. Dans l'annexe 10 du Règlement ONU n° 13, les paragraphes qui suivent se rapportent aux pressions des conduites de commande et d'alimentation lorsqu'elles sont mesurées à la tête d'accouplement:

2. Paragraphe 3.1.3.1: Lors de l'essai avec arrêt de la source d'énergie et obturation de la conduite d'alimentation, un réservoir d'une capacité de 0,5 l raccordé à la conduite de commande pneumatique, le système étant essayé à la pression de conjonction et à la pression de disjonction, la pression doit, quand la commande de freinage est actionnée à fond de course, être comprise entre 650 et 850 kPa aux têtes d'accouplement de la conduite d'alimentation et de la conduite de commande pneumatique, quel que soit l'état de chargement du véhicule.

3. Paragraphe 3.1.3.4: Une pression d'au moins 700 kPa doit être assurée à la tête d'accouplement de la conduite d'alimentation lorsque la pression du système correspond à la pression de conjonction. Cette pression doit être contrôlée sans utilisation du freinage de service.

4. On peut constater qu'il n'y a aucune exigence relative à la pression d'alimentation maximale lorsque la pression du compresseur correspond à la pression de disjonction. Le paragraphe 3.1.3.1 établit que la pression dans la conduite d'alimentation ne doit pas dépasser 850 kPa après un freinage réalisé lorsque la pression du compresseur correspond à la pression de conjonction et à la pression de disjonction. [En réalité, lorsque la pression du compresseur correspond à la pression de disjonction, il est très peu probable qu'il soit nécessaire de générer dans la conduite d'alimentation une pression qui serait supérieure à la pression maximale acceptable pour le système EBS de la remorque, ce qui entraînerait l'arrêt du système et satisferait à cette exigence. Ce problème étant connu depuis quelques années, on pourrait en conclure que la cause de la pression élevée dans la conduite d'alimentation est une dérive ou une manipulation non autorisée.]

5. Puisque les représentants ont été invités à fournir des informations complémentaires, il semble raisonnable que la CLEPA, qui représente les fabricants des systèmes de freinage pour remorques, fasse des observations et que l'on détermine s'il est nécessaire de formuler une disposition précisant la pression maximale admissible dans la conduite d'alimentation lorsque la pression du compresseur correspond à la pression de disjonction.