



Conseil économique et social

Distr. générale
6 juillet 2015
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

Quatre-vingtième session

Genève, 15-18 septembre 2015

Point 9 a) de l'ordre du jour provisoire

Équipement de direction : Règlement n° 79

Proposition d'amendement au Règlement n° 79 (Équipement de direction)

**Communication des experts de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile et de l'Organisation
internationale des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les passages supprimés.

* 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.



I. Proposition

Ajouter un nouveau paragraphe 5.3.1.6, libellé comme suit :

« 5.3.1.6 **Les prescriptions relatives à l'efficacité de freinage énoncées aux paragraphes 5.3.1.4 et 5.3.1.5 ci-dessus ne s'appliquent pas si le système de freinage est tel qu'il soit possible en l'absence de toute réserve d'énergie d'obtenir, avec la commande de frein de service, une efficacité de freinage au moins égale à celle prescrite pour le système de freinage de secours mentionnés :**

- a) **Au paragraphe 2.2 de l'annexe 3 du Règlement n° 13-H (pour les véhicules des catégories M₁ et N₁);**
- b) **Au paragraphe 2.2 de l'annexe 4 du Règlement n° 13 (pour les véhicules des classes M₂, M₃ et N). ».**

L'ancien paragraphe 5.3.1.6 devient le paragraphe 5.3.1.7.

II. Justification

1. Le texte actuel de l'annexe 3 du Règlement n° 79 traite des prescriptions auxquelles il doit être satisfait lorsque le système de freinage et le système de direction utilisent la même source d'énergie (par. 5.3.1.4) ou la même alimentation en énergie (par. 5.3.1.5). Or, ces prescriptions ne sont pas alignées sur celles qui figurent dans le Règlement n° 13-H. Le paragraphe 1.1.2 de l'annexe 4 du Règlement n° 13-H exige une capacité telle qu'elle permette un certain nombre de freinages à fond après la défaillance de la source d'énergie SEULEMENT si l'efficacité du système de freinage de secours ne peut être obtenue sans qu'une énergie extérieure assiste l'action musculaire.

2. Le texte actuel de l'annexe 3 du Règlement n° 79 traite des prescriptions auxquelles il doit être satisfait lorsque le système de freinage et le système de direction utilisent la même source d'énergie (par. 5.3.1.4) ou la même alimentation en énergie (par. 5.3.1.5). Or, ces prescriptions ne sont pas alignées sur celles qui figurent dans le Règlement n° 13. Le paragraphe 1.1.3 de l'annexe 7 du Règlement n° 13 exige une capacité telle qu'elle permette un certain nombre de freinages à fond après la défaillance de la source d'énergie SEULEMENT si l'efficacité du système de freinage de secours ne peut être obtenue sans qu'une énergie extérieure assiste l'action musculaire.

3. Le texte actuel des dispositions figurant dans le Règlement n° 79 peut être interprété comme définissant le nombre requis d'arrêts soudains qui doit être possible quelle que soit la conception du frein de service, c'est-à-dire même dans le cas d'un système de freinage assisté.

4. La présente proposition vise à mieux préciser le texte du Règlement n° 79 et à l'aligner sur celui des Règlements n°s 13-H et 13.