



**Conseil économique
et social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/WP.29/2010/3
18 décembre 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS ET FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

Cent cinquantième session
Genève, 9 -12 mars 2010
Point 4.2.9 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1958

Considération des projets d'amendements aux Règlements existants

Proposition de complément 4 à la série 11 d'amendements du Règlement No. 13
(Freinage des poids lourds)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage */

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-sixième session et vise à clarifier le texte du Règlement No. 13. Il a été établi sur la base des documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/6, non modifié, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8, non modifié, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/19 modifié par le para 6 du rapport, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/21, non modifié, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/33 modifié par le para 21 du rapport et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/35, non modifié, (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/76, paras. 6,11,12,13 et 21). Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité Administratif (AC.1).

*/ Conformément au programme de travail pour 2006-2010 du Comité des Transports Intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), la mission du Forum mondial est de développer, harmoniser et mettre à jour les Règlements dans le but d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

Dans tout le texte du Règlement n° 13,

Remplacer la référence à «ISO 7638:1997» par «ISO 7638:2003»

Remplacer la référence à «ISO 7638-1 ou 7638-2:1997» par «ISO 7638-1 ou 7638-2:2003»

Remplacer la référence à «ISO 7638-1:1997» par «ISO 7638-1:2003»

Remplacer la référence à «ISO 7638-2:1997» par «ISO 7638-2:2003»

(les références à «ISO 7638» sans date demeurent inchangées).

Paragraphe 2.24, lire:

«2.24 par “ligne de commande électrique”, la liaison électrique entre deux véhicules, qui assure la fonction de commande de freinage d’un véhicule tracté faisant partie d’un ensemble de véhicules. Elle comprend le câblage et les raccords, les éléments de communication de données, et l’alimentation en énergie électrique nécessaire à la transmission de la commande à la remorque;»

Paragraphe 5.2.1.12, remplacer la référence à la norme «ISO 9128:1987» par «ISO 9128:2006».

Paragraphes 5.2.1.31 à 5.2.1.31.2, modifier comme suit:

«5.2.1.31 Lorsqu’un véhicule est équipé de dispositifs permettant d’indiquer le freinage d’urgence, le signal de freinage d’urgence ne doit être activé que par l’utilisation du système de freinage de service lorsque les conditions ci-après sont réunies: 10/

5.2.1.31.1 Le signal ne doit pas être activé lorsque la décélération du véhicule est en dessous des valeurs définies dans le tableau suivant, mais il peut être activé lorsque se produit toute décélération égale ou supérieure à cette valeur, la valeur effective étant définie par le constructeur du véhicule:

	Le signal ne doit pas être activé sous
N ₁	6 m/s ²
M ₂ , M ₃ , N ₂ et N ₃	4 m/s ²

Le signal doit être désactivé pour tous les véhicules au plus tard lorsque la décélération est tombée au-dessous de 2,5 m/s².

- 5.2.1.31.2 Le signal peut aussi être activé et désactivé dans les conditions suivantes:
- a) Le signal peut être activé dans l'hypothèse où la décélération du véhicule résultant de la demande de freinage respecte les seuils d'activation et de désactivation définis au paragraphe 5.2.1.31.1 ci-dessus.
- ou
- b) Le signal peut être activé lorsque le système de freinage de service est utilisé à une vitesse supérieure à 50 km/h et que le système antiblocage exécute des cycles complets (conformément à la définition figurant au paragraphe 2 de l'annexe 13).

Le signal doit être désactivé lorsque le système antiblocage n'exécute plus des cycles complets.».

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.1.33, comme suit:

- «5.2.1.33 Les véhicules de la catégorie N₁ ayant au maximum 3 essieux peuvent être équipés d'une fonction contrôle de stabilité. Si c'est le cas, elle doit inclure la fonction antirenversement et la fonction correcteur de trajectoire et satisfaire aux prescriptions techniques de l'annexe 21 du présent Règlement.».

Annexe 21

Paragraphe 2.1.1 et 2.1.2, lire:

- «2.1.1 Lorsqu'un véhicule
- c) Lorsque le véhicule circule en marche arrière;
 - d) Lorsqu'elle a été désactivée automatiquement ou manuellement; dans ce cas les prescriptions du paragraphe 2.1.2 ci-dessous s'appliquent.
- 2.1.2 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un moyen de désactiver automatiquement ou manuellement la fonction de contrôle de stabilité, les conditions ci-après s'appliquent selon qu'il convient:»

Ajouter de nouveaux paragraphes 2.1.2.1 à 2.1.2.3, ainsi conçus:

- «2.1.2.1 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un moyen de désactiver automatiquement la fonction de contrôle de stabilité du véhicule pour améliorer la traction en modifiant le mode de fonctionnement de la chaîne de transmission, la désactivation et la réactivation doivent être automatiquement associées à l'opération qui modifie le mode de fonctionnement de la transmission.
- 2.1.2.2 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un moyen de désactiver manuellement la fonction de contrôle de stabilité du véhicule, celle-ci doit être réactivée toutes les fois que le contacteur de mise en marche du véhicule est réactivé.

- 2.1.2.3 Un signal d'avertissement optique continu doit informer le conducteur que la fonction de contrôle de stabilité du véhicule a été désactivée. Le signal d'avertissement jaune visé au paragraphe 2.1.5 ci-dessous peut être utilisé à cette fin. Les signaux d'avertissement visés au paragraphe 5.2.1.29 du Règlement ne doivent pas être utilisés.».

Paragraphe 2.1.4, lire:

- «2.1.4 Toute intervention de la fonction de contrôle de la stabilité doit être indiquée au conducteur par un signal d'avertissement optique clignotant. L'avertissement doit durer aussi longtemps que dure l'intervention. Le signal d'avertissement jaune défini en 2.1.5 ci-dessous peut être utilisé à cette fin.

Les interventions de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule utilisées...».

Paragraphe 2.1.5, lire:

- «2.1.5 Toute défaillance de la fonction de contrôle de stabilité doit être détectée et signalée au conducteur au moyen d'un signal d'avertissement optique jaune.

Les signaux d'avertissement définis au paragraphe 5.2.1.29 du présent Règlement ne doivent pas être utilisés à cette fin.

Le signal d'avertissement doit être continu ...marche“.».

- - - - -