



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/709  
11 avril 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS et  
FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial sur l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

PROJET DE COMPLÉMENT 1 AU RÈGLEMENT No 13-H

(Freinage harmonisé)

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié à sa quatorzième session, suite à la recommandation du WP.29 à sa cent-vingtième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/2000/32, sans modification (TRANS/WP.29/703, par. 157).

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.2.5 libellé comme suit :

"5.2.2.5 Sans préjudice des prescriptions du paragraphe 5.1.2.3 du présent Règlement, le système de freinage de service et le système de freinage de stationnement peuvent comporter des éléments de transmission communs, à condition qu'en cas de défaillance de l'un d'eux, les prescriptions applicables au freinage de secours continuent d'être satisfaites;"

Le paragraphe 5.2.2.5 devient le paragraphe 5.2.2.6 et il est modifié comme suit :

"... et les composants mentionnés au paragraphe 5.2.2.10 ci-après, ou toute autre défaillance ..."

Les paragraphes 5.2.2.6 et 5.2.2.7 deviennent les paragraphes 5.2.2.7 et 5.2.2.8.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.2.2.9 libellé comme suit :

"5.2.2.9 Si la force de freinage de service et sa transmission sont obtenues exclusivement par l'utilisation d'une réserve d'énergie, il est considéré qu'une réserve d'énergie suffit pour la transmission, à condition que le freinage de secours soit assuré par l'énergie musculaire du conducteur manoeuvrant la commande du frein de service et que les prescriptions du paragraphe 5.2.5 soient satisfaites."

Le paragraphe 5.2.2.8 devient le paragraphe 5.2.2.10.

Paragraphe 5.2.13, modifié comme suit :

"... de la norme ISO 9128-1987 et par le symbole DOT approprié (par exemple DOT 3). Le symbole et les marques doivent être ..."

Paragraphe 5.2.19.2, modifier comme suit :

"5.2.19.2 En cas de rupture du câblage de la transmission de commande électrique en dehors de l'unité (des unités) de commande électronique(s), à l'exclusion de la réserve d'énergie, ou de défaillance de la commande, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement à partir du siège du conducteur et donc de maintenir le véhicule chargé immobile dans une montée ou dans une descente présentant une déclivité de 8 %. Il doit aussi être possible d'obtenir un actionnement automatique du frein de stationnement lorsque le véhicule est immobile, à condition que l'efficacité ci-dessus soit atteinte et que le frein de stationnement reste serré quelle que soit la position du contacteur d'allumage (de démarrage). Dans ce cas, le frein de stationnement doit automatiquement se desserrer dès que le conducteur met le véhicule en route. Sur les véhicules des catégories M1 et N1, l'enclenchement d'un rapport ou la

transmission automatique (en position "parc") peuvent servir ou contribuer à obtenir l'efficacité ci-dessus.

Il doit aussi être possible de desserrer le frein de stationnement, le cas échéant au moyen d'outils et/ou d'un dispositif auxiliaire transporté ou monté dans le véhicule."

Paragraphe 5.2.19.2.1, modifier comme suit :

"5.2.19.2.1 Toute rupture du câblage de la transmission électrique ou toute défaillance de la commande du frein de stationnement doit être indiquée au conducteur au moyen du signal d'avertissement de couleur jaune défini au paragraphe 5.2.21.1.2. Lorsqu'il est déclenché par une rupture du câblage de la transmission de commande électrique du frein de stationnement, le signal d'avertissement de couleur jaune doit se déclencher instantanément.

En outre, toute défaillance de la commande ou rupture du câblage en dehors de l'unité (des unités) de commande électronique(s), à l'exclusion de la réserve d'énergie, doit être indiquée au conducteur par le clignotement du signal d'avertissement de couleur rouge défini au paragraphe 5.2.21.1.1, aussi longtemps que le contact d'allumage (démarrage) est mis, et au moins encore 10 secondes après la coupure du contact, et aussi longtemps que la commande est sur la position "en fonction". Si l'actionnement du frein de stationnement est normalement indiqué au moyen d'un signal d'avertissement distinct de couleur rouge, satisfaisant à toutes les prescriptions du paragraphe 5.2.21.2, ledit signal doit être utilisé de façon à satisfaire aux prescriptions ci-dessus applicables au signal de couleur rouge."

Paragraphe 5.2.19.3, modifier comme suit :

"5.2.19.3 L'équipement auxiliaire peut être alimenté en énergie par l'intermédiaire de la transmission électrique du frein de stationnement, à condition que l'énergie disponible soit suffisante pour actionner le frein de stationnement et alimenter en plus tous les autres consommateurs électriques du véhicule, en l'absence de toute défaillance. De plus, lorsque cette réserve d'énergie est aussi utilisée par le frein de service, les dispositions du paragraphe 5.2.20.6 s'appliquent."

Paragraphe 5.2.20.1, modifier comme suit :

"5.2.20.1 Lorsque le frein de stationnement est desserré, le frein de service doit être capable de produire une force de freinage statique totale au moins égale à celle requise lors de l'essai de type 0, même lorsque le contacteur d'allumage/démarrage a été coupé et/ou que la clef de contact a été retirée. Il est entendu qu'il reste suffisamment d'énergie dans la transmission d'énergie du frein de service;"

Paragraphe 5.2.20.2, modifier comme suit :

"5.2.20.2 En cas de défaillance temporaire unique (< 40 ms) de la transmission de commande électrique, à l'exclusion de sa réserve d'énergie (signal non transmis ou erreur de données, par exemple), l'efficacité du frein de service ne doit pas être entamée de façon perceptible."

Paragraphe 5.2.20.3, modifier comme suit :

"5.2.20.3 Toute défaillance de la transmission de la commande électrique 4/, à l'exclusion de sa réserve d'énergie, qui affecte le fonctionnement et l'efficacité des systèmes visés par le présent Règlement, doit être indiquée au conducteur au moyen des signaux d'avertissement de couleur rouge ou jaune, respectivement définis aux paragraphes 5.2.21.1.1 et 5.2.21.1.2, selon le cas."

Paragraphe 5.2.20.6, modifier comme suit :

"5.2.20.6 Si l'équipement auxiliaire est alimenté en énergie par la même réserve que la transmission de commande électrique, il faut s'assurer que, lorsque le régime du moteur est inférieur ou égal à 80 % du régime maximum, l'alimentation en énergie soit suffisante pour permettre les valeurs de décélération prescrites, soit au moyen d'une source d'énergie capable d'empêcher l'épuisement de cette réserve, lorsque tous les équipements auxiliaires fonctionnent, soit par une coupure automatique d'éléments prédéterminés de l'équipement auxiliaire lorsque la tension dépasse le seuil critique défini au paragraphe 5.2.20.5 du présent Règlement, empêchant ainsi toute décharge ultérieure de la réserve. La conformité à cette prescription peut être démontrée par calcul ou au moyen d'un essai pratique. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux véhicules sur lesquels les valeurs de décélération prescrites peuvent être atteintes sans recourir à l'énergie électrique."

Paragraphe 5.2.21, modifier comme suit :

"5.2.21 Les prescriptions générales applicables aux signaux d'avertissement optiques servant à signaler au conducteur certains défauts de défaillance précis du système de freinage du véhicule à moteur ou, le cas échéant, de sa remorque, sont présentées dans les alinéas qui suivent. Contrairement à ce qu'indique le paragraphe 5.2.21.5 ci-dessous, ces signaux doivent exclusivement être utilisés aux fins définies dans le présent Règlement."

Paragraphe 5.2.21.1.1, modifier comme suit :

"5.2.21.1.1 Un signal d'avertissement rouge indiquant les défaillances du système de freinage du véhicule définies ailleurs dans le présent Règlement qui empêchent le frein de service d'atteindre l'efficacité prescrite et/ou mettent hors d'état de fonctionner au moins l'un des deux circuits indépendants de freinage de service;"

Paragraphe 5.2.21.3, modifier comme suit :

"5.2.21.3 Sauf indication contraire :

- 5.2.21.3.1 Tout défaut ou défaillance défini doit être signalé au conducteur au moyen du signal (des signaux) d'avertissement mentionné(s) ci-dessus, au plus tard au moment où il actionne la commande du frein concerné;
- 5.2.21.3.2 Le signal (les signaux) d'avertissement doit (doivent) rester allumé(s) aussi longtemps que le défaut ou la défaillance persiste et que le contact est mis; et
- 5.2.21.3.3 Le signal d'avertissement doit être constant (et non pas clignotant)."

Ajouter de nouveaux paragraphes, ainsi conçus :

- "5.2.21.5 Les défaillances ou les défauts non définis, ainsi que d'autres renseignements concernant les freins et/ou le train de roulement d'un véhicule à moteur peuvent être indiqués au moyen du signal de couleur jaune défini au paragraphe 5.2.21.1.2 ci-dessus, pourvu que toutes les conditions ci-dessous soient remplies :
  - 5.2.21.5.1 Le véhicule est immobile;
  - 5.2.21.5.2 Après le premier actionnement du système de freinage et une fois que le signal a indiqué que, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 5.2.21.4 ci-dessus, aucune défaillance ou défaut défini n'est apparu, et
  - 5.2.21.5.3 Les défauts non définis ainsi que les autres renseignements doivent être indiqués exclusivement par un clignotement du signal d'avertissement. Cependant, le signal doit s'éteindre dès que le véhicule dépasse la vitesse de 10 km/h."

-----