



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
RESTREINTE

TRANS/WP.29/GRRF/2004/19  
7 juillet 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS  
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage (GRRF)

(Cinquante-sixième session, 20-22 septembre 2004,  
point 1.1 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 13  
(Freinage)

Transmis par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs  
de l'automobile (CLEPA)

Note: Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'expert de la CLEPA afin de rendre obligatoires les systèmes de freinage antiblocage de la catégorie A sur les véhicules de la catégorie O<sub>4</sub>.

---

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts en matière de roulement et de freinage.

GE.04-22297 (F) 100804 100804

**A. PROPOSITION**

Paragraphe 5.2.2.13, modifier comme suit:

«5.2.2.13 Les remorques de la catégorie O<sub>3</sub> doivent être équipées d'un système antiblocage conforme aux prescriptions de l'annexe 13 du présent Règlement. Quant aux remorques de la catégorie O<sub>4</sub>, elles doivent être équipées d'un dispositif antiblocage conforme aux prescriptions de la catégorie A énoncées à l'annexe 13 du présent Règlement.»

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«12.1.1.4 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément [1] à la série [10] d'amendements\*, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder une homologation en vertu du présent Règlement tel qu'amendé par le complément [1] à la série [10] d'amendements\*.»

Ajouter les paragraphes ci-dessous:

«12.1.2.8 Pendant les 12 mois suivant la date d'entrée en vigueur du complément [1] à la série [10] d'amendements\*, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation que si le type du véhicule à homologuer est conforme:

12.1.2.8.1 soit aux prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par le complément [1] à la série [10] d'amendements\*,

12.1.2.8.2 soit aux prescriptions du paragraphe 5.2.2.13 du présent Règlement tel qu'amendé par le complément 9 à la série 09 d'amendements, ainsi qu'à toutes les autres prescriptions du présent Règlement tel qu'amendé par le complément [1] à la série [10] d'amendements\*.

12.1.2.9 À l'expiration d'un délai de 12 mois à compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément [1] à la série [10] d'amendements\*, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation CEE que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du paragraphe 5.2.2.13 du présent Règlement tel qu'amendé par le complément [1] à la série [10] d'amendements\*.

12.1.2.10 À l'expiration d'un délai de 24 mois après la date officielle d'entrée en vigueur du complément [1] à la série [10] d'amendements\* au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser la première immatriculation (première mise en circulation) d'un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 5.2.2.13 du présent Règlement tel qu'amendé par le complément [1] à la série [10] d'amendements\*.»

\* \* \*

---

\* Note du secrétariat: Les experts du GRRF souhaiteront peut-être comparer les dispositions transitoires proposées avec celles de la série 10 d'amendements au Règlement n° 13 adoptées par le WP.29 à sa session de juin 2004 (voir document TRANS/WP.29/2004/39).

## B. JUSTIFICATION

Depuis 1991, les poids lourds et leurs remorques doivent être équipés d'un système antiblocage. Cette obligation a ensuite été étendue à tous les véhicules, à l'exception des véhicules automobiles des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> et des remorques O<sub>1</sub> (si elles sont freinées) et O<sub>2</sub>. Sur les véhicules automobiles, le système antiblocage doit satisfaire aux prescriptions de la catégorie 1, c'est-à-dire celle qui garantit un fonctionnement optimal même dans des conditions extrêmes. Pour les remorques, il existe deux catégories de système antiblocage (A et B) mais aucune catégorie n'est imposée. La seule exception vaut pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses qui eux doivent être équipés d'un système antiblocage de la catégorie A (voir annexe 5 du Règlement n° 13) dont les performances doivent être équivalentes à celles du véhicule tracteur.

D'une manière générale, les essais d'efficacité prescrits pour les remorques équipées d'un système antiblocage sont beaucoup moins coûteux que ceux prescrits pour les véhicules automobiles. Cependant, afin de garantir des critères minimaux d'efficacité avec un minimum d'essais, les prescriptions de conception sont définies compte tenu du nombre minimum de roues directement commandées et de répartiteurs de pression. Ne pas reconnaître les besoins particuliers des remorques pénaliserait lourdement les fabricants car cela les obligerait à effectuer leurs essais sur des pistes à faible adhérence, pistes qui ne sont pas très courantes.

Depuis quelques années, la méthode d'évaluation de l'efficacité des systèmes antiblocage des remorques a été modifiée, tout d'abord par la mise en œuvre de l'annexe XIV de la Directive sur le freinage (98/12/CE) et, plus récemment, par l'adjonction des annexes 19 et 20 au Règlement n° 13. Dans la pratique, cela signifie que ce n'est plus le constructeur de remorques qui est responsable de l'évaluation de l'efficacité des systèmes antiblocage mais bien le fabricant de ces systèmes lui-même. Aujourd'hui, la plupart des essais sont effectués par le fabricant, par l'intermédiaire d'un service technique agréé qui remet à ce dernier un procès-verbal aux fins d'homologation. Ce procès-verbal est ensuite soumis au service technique chargé d'homologuer la remorque et, si tel est le cas, on peut se passer de pistes d'essais à faible adhérence.

On gagnerait manifestement en efficacité si les remorques de la catégorie O<sub>4</sub> étaient pourvues d'un système antiblocage de la classe A; puisque tous les fabricants de ces systèmes sont capables d'en fournir, et que l'homologation de type n'est plus de la responsabilité du constructeur de remorques, on n'a plus aucune raison de ne pas exiger que les systèmes antiblocage des remorques soient aussi efficaces que ceux des tracteurs.

Bien que les remorques O<sub>4</sub> doivent obligatoirement être équipées d'un système antiblocage depuis 1991, cette prescription n'a été que récemment étendue aux remorques de la catégorie O<sub>3</sub>. On ne gagnerait pas grand-chose à exiger que les remorques de la catégorie O<sub>3</sub> soient aussi équipées de systèmes de la classe A, étant donné les poids beaucoup moins élevés en jeu et le coût éventuel d'une mise à niveau non seulement du système antiblocage mais aussi du système de freinage proprement dit, puisque nombre de ces remorques utilisent une seule chambre de frein par essieu. Ce faisant, on empêcherait que les prescriptions de la classe A soient remplies car il doit être possible de commander les roues droites et les roues gauches séparément. C'est pourquoi les remorques de la catégorie O<sub>3</sub> sont exclues du champ de présente proposition.

Étant donné que la proposition modifie effectivement les prescriptions applicables aux remorques O<sub>4</sub>, il faudrait laisser le temps aussi bien aux fabricants de systèmes qu'aux constructeurs de remorques de s'adapter aux nouvelles prescriptions et de prévoir donc des dispositions transitoires. On pourrait par exemple imaginer que les nouvelles prescriptions s'appliquent au bout de 12 mois aux homologations de type et au bout de 24 mois à tous les véhicules immatriculés.

-----