



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/2004/23
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 1.2 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13

(Freinage)

Communication de l'expert du Royaume-Uni

Note: Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'expert du Royaume-Uni pour donner des précisions sur le contrôle technique périodique et indiquer l'usure maximale admissible sur les disques et les tambours de frein ou les munir de témoins d'usure.

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

GE.04-22354 (F) 180804 200804

A. PROPOSITION

Paragraphe 5.2.1.11.2.1, modifier comme suit:

«5.2.1.11.2.1 Il doit être possible de vérifier facilement l'état d'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, **sans enlever les roues, sans utiliser des trous de visite convenablement placés ni par aucun autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire en n'utilisant que à l'aide d'outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant, comme un miroir ou un endoscope par exemple.** ~~L'outillage ou l'équipement normalement fourni avec le véhicule, grâce notamment à la présence de trous de visite convenablement disposés ou par tout autre moyen.~~ Un signal sonore ou lumineux avertissant le conducteur à son poste de conduite que les garnitures ont besoin d'être remplacées est également acceptable. Le signal d'avertissement lumineux pourrait être le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 ci-dessous.»

Paragraphe 5.2.1.11.2.2, modifier comme suit:

«5.2.1.11.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué ~~se faire~~ que par une mesure directe de l'élément proprement dit **ou par un examen des témoins d'usure**, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage.»

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

«5.2.1.11.2.2.1 Lors de la fabrication, le constructeur doit:

- a) Soit inscrire sur le disque son épaisseur minimale admissible ou inscrire sur le tambour son diamètre maximal admissible avant que leur remplacement ne s'impose. Cette inscription devrait être apposée à l'endroit le moins exposé à la corrosion;
- b) Soit marquer de façon permanente les deux faces du disque de freinage ou la surface de friction du tambour au moyen d'un témoin d'usure en forme d'encoche, de rainure ou autre.

5.2.1.11.2.2.2 Lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:

- a) Indiquer la méthode à utiliser pour évaluer le degré d'usure des surfaces de friction des disques et des tambours, y compris le degré de démontage nécessaire et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
- b) Définir la limite d'usure maximale admissible des surfaces de friction avant que leur remplacement ne s'impose.

Ces renseignements doivent pouvoir être obtenus gratuitement, c'est-à-dire être contenus par exemple dans le manuel d'utilisation du véhicule ou sur un support électronique.»

Paragraphe 5.2.2.8.2.1 et 5.2.2.8.2.2, modifier comme suit:

- «5.2.2.8.2.1 Il doit être possible de vérifier facilement l'état d'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, **sans enlever les roues, sans utiliser des trous de visite convenablement placés ni par aucun autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire en n'utilisant que à l'aide d'outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant, comme un miroir ou un endoscope par exemple.**
- 5.2.2.8.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué ~~se faire~~ que par une mesure directe de l'élément proprement dit **ou par un examen des témoins d'usure**, ce qui peut nécessiter un certain degré de démontage.»

Ajouter deux nouveaux paragraphes, ainsi conçus:

- «5.2.2.8.2.2.1 Lors de la fabrication, le constructeur doit:
- a) Soit inscrire sur le disque son épaisseur minimale admissible ou inscrire sur le tambour son diamètre maximal admissible avant que leur remplacement ne s'impose. Cette inscription devrait être apposée à l'endroit le moins exposé à la corrosion;
 - b) Soit marquer de façon permanente les deux faces du disque de freinage ou la surface de friction du tambour au moyen d'un témoin d'usure en forme d'encoche, de rainure ou autre.
- 5.2.2.8.2.2.2 Lors de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit:
- a) Indiquer la méthode à utiliser pour évaluer le degré d'usure des surfaces de friction des disques et des tambours, y compris le degré de démontage nécessaire et les outils et moyens à utiliser pour ce faire;
 - b) Définir la limite d'usure maximale admissible des surfaces de friction avant que leur remplacement ne s'impose.
- Ces renseignements doivent pouvoir être obtenus gratuitement, c'est-à-dire être contenus par exemple dans le manuel d'utilisation du véhicule ou sur un support électronique.»

B. JUSTIFICATION

À la cinquante-cinquième session du GRRF, le représentant du Royaume-Uni a été prié de modifier le document TRANS/WP.29/GRRF/2004/5 afin de prendre en considération les points de grammaire soulevés par la délégation de l'Inde et les préoccupations formulées par la CLEPA concernant le marquage permanent des disques et des tambours de frein. C'est chose faite avec le présent document.

En outre, le libellé des paragraphes 5.2.1.11.2.1 et 5.2.2.8.2.1 a été modifié pour tenir compte des remarques du groupe de travail spécial sur le contrôle technique périodique. Ce dernier souhaitait en effet qu'il ne soit **pas** nécessaire de démonter les roues du véhicule aux fins du contrôle technique et que celui-ci puisse se faire à l'aide d'outils ordinaires et de moyens d'inspection courants.

Et pourtant, le libellé adopté dans le complément 8 à la série 09 d'amendements ne va pas dans le même sens. D'aucuns pensent pouvoir utiliser des instruments tels que des endoscopes car telle était l'intention du groupe de travail spécial. Ce n'est pas le cas puisque le Règlement stipule expressément «l'outillage ou l'équipement normalement fournis avec le véhicule». En outre, le membre de phrase «le démontage des roues avant et/ou arrière est autorisé à cette fin uniquement sur les véhicules des catégories M₁ et N₁» a été supprimé. Il faut donc bien comprendre qu'il est désormais autorisé de démonter les roues d'un véhicule, quelle que soit sa catégorie, pour autant que le véhicule soit muni d'un cric et d'une clef en croix, puisque rien dans le Règlement ne l'interdit. En effet, le groupe de travail spécial n'a jamais eu l'intention de limiter le démontage des roues aux véhicules des catégories M₁ et N₁.
