



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2007/3
23 novembre 2006

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Soixante et unième session

Genève, 5-9 février 2007

Point 2.1.2 de l'ordre du jour provisoire

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

**Communication de l'expert de l'Association européenne des fournisseurs
de l'automobile (CLEPA)**

Note: Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de la CLEPA, a pour objet d'aligner les prescriptions énoncées pour les défaillances des systèmes antiblocage des remorques sur celles énoncées pour les défaillances de la transmission à commande électrique. Les modifications apportées au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères **gras**.

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

A. PROPOSITION

Annexe 13, paragraphe 4.3, modifier comme suit:

«4.3 En cas de défaillance **telle que définie au paragraphe 4.1 ci-dessus**, les **prescriptions suivantes s'appliquent**:

Véhicules automobiles: L'efficacité résiduelle du freinage doit être celle qui est prescrite pour le véhicule en question en cas de défaillance d'une partie de la transmission du frein de service (voir le paragraphe 5.2.1.4 du présent Règlement). Cette prescription ne doit pas être interprétée comme modifiant les prescriptions relatives au freinage de secours.

Remorques: L'efficacité résiduelle du freinage doit être celle qui est définie au paragraphe 5.2.2.15.2 du présent Règlement.».

B. JUSTIFICATION

Dans la série 07 d'amendements, il était stipulé que, pour les remorques, l'efficacité résiduelle du freinage en cas de défaillance du système de blocage devait être égale à 80 % de l'efficacité prescrite pour la remorque considérée. Pour les semi-remorques et les remorques à essieu médian, cette prescription n'avait pas d'incidence sur la conception du système de freinage; il en allait différemment pour les remorques à essieux séparés. En effet, pour produire la force de freinage prescrite sans blocage des roues, il faut que soit installé un système antiblocage. Or, prescrire une efficacité résiduelle égale à 80 % de celle prescrite en cas de défaillance du système antiblocage exigeait que des systèmes de répartition de la force de freinage (des répartiteurs de freinage, par exemple) soient installés sur la remorque, de façon à satisfaire la prescription interdisant tout blocage des roues. Cette disposition avait par la suite été modifiée, ne s'appliquant plus qu'à la remorque chargée.

Lors des discussions préalables à l'introduction des prescriptions relatives à la commande électronique du système de freinage, des dispositions avaient été définies en ce qui concerne les défaillances de la «transmission de commande électrique». Pour les véhicules automobiles, les prescriptions actuelles concernant l'efficacité résiduelle du freinage, telles qu'énoncées à l'annexe 4, s'appliquaient également à ce type de défaillance. En revanche, dans le cas des remorques dont la transmission électrique est victime d'une défaillance (de nouvelles prescriptions en cas de défaillance ont été introduites et sont énoncées au paragraphe 5.2.2.15.2 du Règlement), l'efficacité résiduelle du freinage doit être égale à au moins 30 % de l'efficacité prescrite.

Sur la base de ce qui précède, on constate une incohérence dans les prescriptions en vigueur, étant donné que la «transmission de commande» est définie comme étant la combinaison des éléments qui commandent le fonctionnement des freins, ce qui inclut des câbles, des processeurs et des capteurs. Le paragraphe 4.1 de l'annexe 13 énonce les différents types de défaillances et fait également référence à des câbles, processeurs et capteurs. Les deux systèmes de commande doivent satisfaire aux prescriptions de l'annexe 18, où il est encore une fois fait référence à des capteurs, modules de commande et liaisons de transmission (câbles). Il est clair que les composantes du système antiblocage sont les mêmes que celles définies en ce

qui concerne la transmission de commande électronique et, pourtant, les prescriptions en cas de défaillance sont différentes. La logique voudrait que les mêmes prescriptions s'appliquent aux mêmes types de défaillances. Aussi recommande-t-on que les prescriptions relatives au système antiblocage des remorques, telles qu'énoncées au paragraphe 4.3 de l'annexe 13, renvoient aux prescriptions générales en cas de défaillance de la transmission de commande électrique énoncées au paragraphe 5.2.2.15.2.
