



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/1999/11
25 juin 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction
des véhicules

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

(Quarante-sixième session, 13-15 septembre 1999,
Point 1.2 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT No 13
(Freinage)

Transmis par l'expert du Royaume-Uni

Note : Le texte reproduit ci-dessous, rédigé par l'expert du Royaume-Uni, a pour objectif de mettre à jour les prescriptions concernant la défaillance de freins et les fonctions complémentaires. Il repose sur le texte d'un document distribué sans cote (document informel No 12) à la quarante-cinquième session du GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/45, par. 28).

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

GE.99-22034 (F)

A. PROPOSITION

Paragraphe 5.2.1.29, lire comme suit :

"5.2.1.29 Signaux d'avertissement en cas de défaillance ou de défaut des freins

Les alinéas ci-après présentent les prescriptions générales concernant les signaux d'avertissement optiques dont la fonction est d'indiquer aux conducteurs certains défauts ou défaillances du système de freinage du véhicule automobile ou, le cas échéant, de sa remorque. Mis à part ce qu'énonce le paragraphe 5.2.1.29.6 ci-dessous, ces signaux doivent être utilisés exclusivement aux fins prescrites dans ce Règlement."

Insérer les alinéas nouveaux 5.2.1.29.6 à 5.2.1.29.6.4, rédigés comme suit :

"5.2.1.29.6 Les défaillances (ou défauts) non spécifiés ou d'autres informations concernant les freins et le roulement du véhicule automobile ou de la remorque peuvent être indiqués par les signaux jaunes définis dans les paragraphes ci-dessus, à condition que :

5.2.1.29.6.1 le véhicule soit à l'arrêt;

5.2.1.29.6.2 le signal ait indiqué que, à la suite des opérations définies au paragraphe 5.2.1.29.5 ci-dessus, aucune défaillance ni aucun défaut n'ont été détectés;

5.2.1.29.6.3 le signal d'avertissement s'éteint lorsque le véhicule atteint la première fois une vitesse d'au plus 10 km/h;

5.2.1.29.6.4 le signal soit produit de façon telle que le conducteur puisse faire clairement la distinction entre les avertissements prescrits par le présent Règlement et d'autres informations non spécifiées."

Insérer une annexe 17, rédigée comme suit :

"Annexe 17

VOYANTS INDIQUANT UNE SITUATION DE DYSFONCTIONNEMENT
OU DE DÉFECTUOSITÉ

COULEUR DU VOYANT INDIQUANT CERTAINS DYSFONCTIONNEMENTS				
Paragraphe du Règlement	Dysfonctionnement /défaut	Véhicule automobile JAUNE	Commun ROUGE	Remorque JAUNE
5.1.3.3	Combinaison incompatible		x	
5.1.3.4	Différence des signaux entre la ligne de commande électrique et la conduite de commande pneumatique			x
5.1.3.5	Combinaison incompatible			x
5.1.3.6.1	Défaillance de la ligne de commande électrique	x		
5.2.1.4.2	Défaillance de la transmission hydraulique		x	
5.2.1.8.1	Compensation excessive d'une défaillance du freinage	x		
5.2.1.11.2	Usure excessive des garnitures/plaquettes des freins (facultatif)	x		
5.2.1.12	Niveau du liquide de freins (facultatif si le niveau est visible)		x	
5.2.1.13.1	Alarme basse pression		x	
5.2.1.26.2.1	Défaillance de la transmission électrique du frein de stationnement	x		
5.2.1.27.3	Défaillance de la transmission de la commande électrique - efficacité prescrite assurée - efficacité prescrite non assurée	x	x	
5.2.1.27.4	Pression insuffisante dans le système de freinage ou défaillance de la transmission de commande électrique de la remorque		x	x
5.2.1.27.6	Tension d'alimentation insuffisante pour assurer l'efficacité prescrite du frein de service	x	x	
5.2.1.28.4	Défaillance de la commande de la force d'attelage	x		
5.2.1.28.5	Compensation excessive par la commande de la force d'attelage	x		
5.2.2.5.1	Compensation excessive d'une défaillance ou d'un défaut des freins			x

COULEUR DU VOYANT INDIQUANT CERTAINS DYSFONCTIONNEMENTS				
Paragraphe du Règlement	Dysfonctionnement /défaut	Véhicule automobile JAUNE	Commun ROUGE	Remorque JAUNE
5.2.2.15.2.1	Défaillance de la transmission de commande électrique - rupture ou débranchement de la transmission de commande électrique - efficacité prescrite assurée - efficacité prescrite non assurée		x	x
5.2.2.16	Avertissement pour pression insuffisante à la remorque - seulement lorsque la ligne de commande électrique est raccordée		x	x
5.2.2.20	Tension d'alimentation insuffisante ne pouvant plus assurer l'efficacité prescrite du frein de service - rupture ou débranchement de la ligne de commande électrique - débranchement de la ligne de commande électrique		x	x
Annexe 8				
2.6	Pression insuffisante dans le circuit des freins à ressort du véhicule		x	
Annexe 9				
2.1	Pression à laquelle se produit le verrouillage mécanique des freins à verrou		x	
Annexe 13				
4.1	Panne électrique touchant l'efficacité du système antiblocage - véhicule automobile	x		
4.2	Panne électrique touchant l'efficacité du système antiblocage - remorque			x
4.5.2	Avertissement de changement du mode de commande du système antiblocage - véhicules automobiles seulement	x		

* * *

B. MOTIF

Le but de cette proposition est de répondre aux craintes quant à la possibilité que les signaux d'avertissement prescrits par le Règlement No 13 soient utilisés pour d'autres fonctions de façon telle que leur efficacité en tant que dispositifs d'avertissement soit compromise. La proposition tend

à établir un principe fondamental, à savoir que le conducteur ne devrait pas être encouragé à conduire son véhicule lorsqu'un voyant est allumé.

Le Règlement No 13 prescrit que les défaillances, ou les défauts, dont l'effet sur le système de freinage est d'abaisser au-dessous d'un niveau spécifié d'efficacité de freinage du véhicule doivent être signalés au conducteur le plus rapidement possible. L'avertissement est signalé par des voyants rouges ou jaunes, la couleur dépendant de la gravité de la défaillance.

Les progrès récents de la technique automobile font qu'il est désormais possible de communiquer au conducteur beaucoup plus d'informations sur l'état de son véhicule que ne l'exige la législation. On s'inquiète donc du risque que les signaux destinés à avertir le conducteur de certaines défaillances concernant la sécurité prescrite ne soient employés pour lui fournir des renseignements courants (ne concernant pas des dysfonctionnements). Détourner ainsi les signaux de leur fonction première pourrait compromettre l'efficacité du système d'alerte aux défaillances, en particulier si l'information devient une communication de routine, alors que le véhicule est en marche. De l'avis du Royaume-Uni, si un dispositif du véhicule exige que soit présenté au conducteur un signal continu, ou si des informations sont à communiquer alors que le véhicule est en marche, ce dispositif devrait utiliser un signal distinct, séparé de ceux qui sont prescrits pour les défauts de freinage.

Il est par conséquent proposé que si les signaux d'alerte prescrits sont utilisés pour fournir des informations supplémentaires, ceux-ci ne devraient pouvoir le faire que lorsque le véhicule est à l'arrêt et au moment où les systèmes électriques sont mis sous tension. La proposition admet donc que les signaux d'alerte puissent être utilisés à des fins autres que celles qui sont prescrites, mais seulement dans certaines conditions bien définies.
