



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/2
21 novembre 2005

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-neuvième session, 30 janvier-3 février 2006,
point 6.5 de l'ordre du jour)

PROPOSITION D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 13

(Freinage)

Communication de l'expert de
l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)

Note: Le texte ci-après, établi par l'expert de l'OICA au nom du groupe d'experts commun GRE/GRRF sur la signalisation lumineuse des freinages d'urgence, a pour objet d'insérer dans le Règlement n° 13 des dispositions supplémentaires relatives au freinage d'urgence. Il s'inspire du document GRRF-58-13 distribué lors de la cinquante-huitième session du GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/58, par. 43), tel qu'il a été modifié par le groupe informel de la signalisation lumineuse des freinages d'urgence.

Les modifications au texte actuel du Règlement apparaissent en caractères **gras**.

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

A. PROPOSITION

Ajouter deux nouveaux paragraphes 2.32 et 2.33, libellés comme suit:

«2.32 Par “**signal de freinage**”, un signal logique indiquant l’actionnement du freinage comme indiqué au paragraphe 5.2.1.30.

2.33 Par “**signal de freinage d’urgence**”, un signal logique indiquant l’actionnement du freinage d’urgence comme indiqué au paragraphe 5.2.1.31.».

Paragraphe 5.2.1.30 (voir TRANS/WP.29/2004/38), modifier comme suit:

«5.2.1.30 Envoi d’un signal de **freinage** pour l’allumage des feux stop.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.2.1.31 à 5.2.1.31.2 b), libellés comme suit:

«5.2.1.31 **Lorsqu’un véhicule est équipé de dispositifs permettant d’indiquer le freinage d’urgence, le signal de freinage d’urgence doit être activé et désactivé conformément aux prescriptions indiquées ci-après:**

5.2.1.31.1 **Le signal doit être activé par l’utilisation du système de freinage de service dans les conditions suivantes:**

	Doit être activé à:
M₁ et N₁	7 m/s² <u>1</u>/
M₂, M₃, N₂ et N₃	5 m/s² <u>1</u>/

Le signal doit être désactivé pour tous les véhicules lorsque la décélération est inférieure à 2,5m/s².

5.2.1.31.2 **Le signal peut aussi être activé dans les conditions suivantes:**

a) **Le signal peut être activé lorsque le système de freinage de service est utilisé de manière à produire, véhicule à vide et moteur débrayé, dans les conditions d’essai du type 0 décrites à l’annexe 4, une décélération de:**

	Doit être activé à:
M₁ et N₁	7 m/s² <u>1</u>/
M₂, M₃, N₂ et N₃	5 m/s² <u>1</u>/

Le signal doit être désactivé pour tous les véhicules lorsque la décélération est inférieure à 2,5 m/s².

b) Le signal peut être activé lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- **Le système de freinage de service est utilisé;**
- **Le système antiblocage exécute des cycles complets (conformément à la définition du paragraphe 2 de l'annexe 13);**
- **La vitesse initiale est supérieure à 50 km/h.».**

Insérer une nouvelle note de bas de page 1/, ainsi libellée:

«1/ Lorsqu'on mesure la décélération, une tolérance de $\pm 1,25 \text{ m/s}^2$ est appliquée.».

B. JUSTIFICATION

À sa cinquante-cinquième session, le GRRF a adopté la proposition figurant dans le document informel n° GRRF-55-2 tel qu'il est reproduit dans l'annexe 2 du rapport officiel (TRANS/WP.29/GRRF/55). Cet amendement de base peut être décrit comme un premier pas vers l'introduction d'une prescription applicable aux systèmes de présignalisation.

Le présent amendement a pour objet de définir un signal à utiliser pour déclencher l'activation du «signal d'arrêt d'urgence» visuel décrit dans le Règlement n° 48 (voir TRANS/WP.29/GRE/2005/2) en cas de freinage d'urgence. Il permettra de faire en sorte que tous les véhicules équipés d'un dispositif indiquant un freinage d'urgence fonctionnent de façon cohérente. Cette proposition tient compte, d'une part, des conclusions de la réunion de mai 2005 du groupe informel GRE/GRRF concernant les modifications à apporter au Règlement n° 13 et, d'autre part, des conclusions de la réunion informelle d'experts qui s'est ensuite tenue lors de la cinquante-huitième session du GRRF.

Les critères susmentionnés ont été choisis de telle sorte que les activations ne soient pas trop fréquentes et que la circulation ne soit pas perturbée. On a notamment veillé à ce que les limites de décélération soient adaptées aux performances des différentes catégories de véhicules. Les critères de vitesse et de durée seront définis dans le Règlement n° 48 (installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse) car, comme l'a fait observer le WP.29, ils se rapportent à la signalisation optique.

Lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif permettant d'indiquer le freinage d'urgence, seul le critère d'activation visé au paragraphe 5.2.1.31.1 (décélération réelle) est obligatoire. Les critères d'activation visés aux paragraphes 5.2.1.31.2 et 5.2.1.31.3 sont facultatifs. Cela permet aux véhicules (bon marché) non équipés d'un système EBS d'indiquer également un freinage d'urgence. [Les remorques n'entrent pas dans le cadre de cette proposition et doivent être traitées séparément.]

Paragraphe 5.2.1.30

Lorsque les propositions ci-dessus auront été adoptées, notamment l'ajout, au moyen du paragraphe 2.32, d'une nouvelle définition du «signal de freinage», il faudra, pour que le texte reste cohérent, remanier le paragraphe 5.2.1.30 qui a été ajouté par le projet de complément 11 à la série 09 d'amendements au Règlement n° 13 (document TRANS/WP.29/2004/38).

Paragraphe 5.2.1.31.1

Les critères de décélération réelle peuvent être facilement vérifiés pendant l'essai du type 0. La proposition tendant à fixer différents niveaux de décélération pour les catégories M_1/N_1 et pour les autres catégories se justifie comme suit:

- La puissance du système de freinage étant limitée, les décélérations obtenues seront fonction de la masse et de la catégorie du véhicule;
- Si l'on abaissait le seuil d'activation pour les voitures particulières, le signal serait activé trop fréquemment.

Les critères de désactivation ont été choisis de telle sorte que le seuil de désactivation ne soit pas trop proche du seuil d'activation.

Paragraphe 5.2.1.31.2 a)

L'essai du type 0 est facilement réalisable par les services techniques. Pour simplifier l'essai concernant le contrôle de l'activation, il suffit de l'effectuer sur le véhicule à vide.

Paragraphe 5.2.1.31.2 b)

Deux conditions doivent être réunies: le système de freinage doit être utilisé et le système antiblocage doit exécuter des cycles complets, ce qui permet d'éliminer les activations sporadiques, par exemple lors du franchissement d'une voie ferrée.
