



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/32
10 juillet 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 (WP.29)

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

Soixantième session
Genève, 18-22 septembre 2006
Point 1.1.7 de l'ordre du jour provisoire

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

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

Note: Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'OICA, vise à donner des précisions sur le contrôle technique périodique et les témoins d'usure des garnitures du frein de service. Il s'agit d'une version révisée du document GRRF-59-06, où il est tenu compte des observations formulées au cours de la cinquante-neuvième session du GRRF. 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

Paragraphe 5.2.1.11.2.1, modifier comme suit:

«5.2.1.11.2.1 Il doit être possible d'évaluer facilement l'état d'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, **sans enlever les roues, par les trous de visite prévus à cet effet ou par tout autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant. Un dispositif monté sur un essieu qui émet 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 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 un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«5.2.1.11.2.2.1 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, à partir de laquelle elles doivent être remplacées.**

Ces renseignements doivent pouvoir être obtenus gratuitement, 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 d'évaluer facilement l'état d'usure des garnitures du frein de service depuis l'extérieur ou le dessous du véhicule, **sans enlever les roues, par les trous de visite prévus à cet effet ou par tout autre moyen. Cette inspection doit pouvoir se faire à l'aide de simples outils ordinaires ou d'un équipement d'inspection courant. Un dispositif monté sur un essieu peut également fournir l'information nécessaire à l'émission d'un signal d'avertissement indiquant que les garnitures ont besoin d'être remplacées. Cet avertissement peut être donné au moyen d'un système d'affichage monté sur la remorque ou d'un dispositif optique avertissant le conducteur à son poste de conduite. Le signal d'avertissement lumineux**

pourrait être le signal d'avertissement jaune défini au paragraphe 5.2.1.29.2 ci-dessus, à condition qu'il soit conforme aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.29.6 ci-dessus.

5.2.2.8.2.2 L'état d'usure des surfaces de friction des disques ou tambours de frein ne peut être évalué 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 un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«5.2.2.8.2.2.1 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, à partir de laquelle elles doivent être remplacées.**

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

B. JUSTIFICATION

La solution de remplacement proposée ci-dessus (à savoir, un dispositif monté sur un essieu) est actuellement la meilleure sur le plan technique. C'est aussi celle qui est la plus onéreuse pour le constructeur, donc pour l'utilisateur.

À ce jour, environ 20 millions de véhicules ont été équipés de ce dispositif technique, dont environ 10 millions roulent encore. Ce dispositif est, à l'heure actuelle, ce qui se fait de mieux puisqu'en 20 ans personne ne s'en est jamais plaint et aucun problème de sécurité ne s'est posé. D'ailleurs, les constructeurs d'automobiles n'ont jamais manifesté l'intention de vouloir en changer.

La proposition ci-dessus vise à donner au constructeur la possibilité d'adapter ce dispositif sur le véhicule à la place de la solution qui avait déjà été proposée antérieurement (à savoir, les trous de visite ou d'autres moyens). Il incombera au constructeur de démontrer aux services techniques que ce dispositif est conforme aux textes et aux bonnes pratiques et qu'il satisfait à toutes les prescriptions en matière de sécurité.
