



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/14/Rev.1  
6 juillet 2009

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-sixième session  
Genève, 15-17 septembre 2009  
Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**RÈGLEMENTS N<sup>OS</sup> 13 ET 13-H  
(Freinage)**

Signal de freinage d'urgence

Propositions d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13

Communication de l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles\*

Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à améliorer la formulation des dispositions du Règlement n<sup>o</sup> 13, en les alignant sur le texte proposé dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2/Rev.1. Les modifications apportées au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras ou biffés.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## A. PROPOSITIONS

Paragraphe 5.2.1.30.6, lire (y compris l'addition d'un appel de note pour la note 10/):

«5.2.1.30.6 Les systèmes de freinage électrique par récupération, **tels qu'ils sont définis au paragraphe 2.21**, qui produisent un ralentissement par relâchement de la **pédale d'accélérateur**, ~~ne doivent pas émettre le signal susmentionné~~ **doivent seulement émettre le signal précité aux décélérations supérieures à 1,3 m/s<sup>2</sup>. Toutefois, lorsque le signal a été activé, il doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération tombe en dessous de 0,7 m/s<sup>2</sup>** 10/.

---

10/ Au moment de l'homologation de type, le constructeur automobile doit confirmer la conformité avec ces dispositions.».

## B. RAISONS

Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a décidé à sa soixante-cinquième session de reporter à sa soixante-sixième session l'examen approfondi de la question des seuils de décélération pour l'activation du signal de freinage lors de l'actionnement du freinage électrique par récupération (ERB). Le présent document vise à formuler avec plus de précision les dispositions relatives à l'actionnement du freinage électrique par récupération, compte tenu des observations formulées à la soixante-cinquième session du GRRF. L'une des principales observations avait trait à la possibilité d'harmoniser les seuils d'activation et de désactivation entre les véhicules légers et les véhicules lourds. Cela a été fait et le même texte est maintenant proposé aussi bien pour le Règlement n° 13-H que pour le Règlement n° 13. Un document parallèle est proposé pour améliorer le texte du paragraphe correspondant du Règlement n° 13-H (voir le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2/Rev.1).

Des arguments détaillés justifiant cette modification sont présentés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/2/Rev.1.

-----