



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20
3 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^{OS} 13 ET 13-H
(Freinage)**

Signal de freinage d'urgence

Proposition d'amendements au Règlement n° 13-H

Communication des experts de l'Association européenne des fournisseurs
de l'automobile et de l'Organisation internationale
des concepteurs d'automobiles*

Le texte reproduit ci-après, établi par les experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à préciser les conditions dans lesquelles le signal de freinage d'urgence ne doit pas être activé. Il est fondé sur le document informel GRRF-65-12, non modifié. Les modifications qu'il est proposé d'apporter 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, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour des règlements en vue d'améliorer les performances des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

A. PROPOSITION

Paragraphe 5.2.23 à 5.2.23.2, modifier comme suit:

«5.2.23 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~~ **ne peut être activé que par l'utilisation du système de freinage de service lorsque les conditions ci-après sont réunies:**

5.2.23.1 Le signal ~~doit être activé par l'utilisation du système de freinage de service dans les conditions suivantes~~ **ne doit pas être activé lorsque la décélération du véhicule est en dessous de 6 m/s^2 mais il peut être activé lorsque se produit toute décélération égale ou supérieure à cette valeur, la valeur effective étant définie par le constructeur du véhicule.**

Le signal doit être désactivé plus tard lorsque la décélération est tombée au-dessous de $2,5 \text{ m/s}^2$.

5.2.23.2 Le signal peut aussi être activé et désactivé 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 3, une décélération égale ou supérieure à 6 m/s^2 ;~~

Le signal peut être activé dans l'hypothèse où la décélération du véhicule résultant de la demande de freinage respecte les seuils d'activation et de désactivation définis au paragraphe 5.2.23.1 ci-dessus.

~~Le signal doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération devient inférieure à $2,5 \text{ m/s}^2$.~~

ou

b) ~~Le signal peut être activé lorsque le système de freinage de service est utilisé à une vitesse supérieure à 50 km/h~~ **et que lorsque** le système antiblocage exécute des cycles complets (conformément à la définition figurant au paragraphe 2 de l'annexe 6).

Le signal doit être désactivé lorsque le système antiblocage n'exécute plus des cycles complets.»

B. JUSTIFICATION

À sa soixante-cinquième session, le GRRF a décidé de renvoyer à sa soixante-sixième session l'examen du document informel GRRF-65-12. Ce document est à présent distribué aux experts en tant que proposition conjointe de la CLEPA et de l'OICA visant à préciser les dispositions applicables à l'activation du signal de freinage d'urgence.

À l'origine, la proposition du groupe informel sur le signal de freinage d'urgence visait à s'assurer que le signal ne serait pas activé en cas de décélération en dessous de 6 m/s^2 . Or, le libellé actuel du texte du Règlement n° 13 pourrait prêter à confusion et donner à penser que le signal devrait être activé dès que la décélération atteindrait 6 m/s^2 .

Là n'était pas l'intention du groupe informel. À l'époque, les experts étaient bien conscients que ces dispositions n'avaient pas d'incidence sur la sécurité. Pour déterminer une valeur exacte, il faudrait définir des tolérances et une méthode d'essai précise. En outre, le montage facultatif de tout dispositif se traduit logiquement par une disparité entre les véhicules qui en sont équipés (le signal serait activé) et ceux qui ne le sont pas (le signal – inexistant – ne serait pas activé).
