



Conseil économique et social

Distr. générale
23 novembre 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-septième session

Genève, 2-5 février 2010

Point 3 d) de l'ordre du jour provisoire

Règlements n^{os} 13 et 13-H (Freinage): précisions

Proposition d'amendements au Règlement n^o 13

Communication des experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile¹

Le texte reproduit ci-après a été établi par les experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) afin de s'assurer qu'une remorque équipée d'une ligne de commande électrique freine dans tous les cas lorsque le conducteur actionne le système de freinage. Il est fondé sur le document GRRF-66-09. Les modifications apportées au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras.

¹ 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 est chargé d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements pour améliorer l'efficacité des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

A. Proposition

Ajouter les nouveaux paragraphes 5.1.3.6.4 et 5.1.3.6.5, libellés comme suit:

- «5.1.3.6.4 Dans le cas des remorques équipées d'une ligne de commande électrique, lorsque la valeur moyenne des deux signaux de «demande de freinage relatif» (voir EBS11, octets 7-8) est inférieure à [50 %] durant plus de [2] secondes, la fonction de demande de freinage relatif doit être désactivée par la remorque et une indication d'«erreur» doit être envoyée par la remorque dans le message de prise en charge de la répartition des forces latéralement ou dans le sens des essieux (voir EBS21, octet 2, bits 3-4).
- 5.1.3.6.5 Lorsqu'un véhicule tracteur équipé d'une ligne de commande électrique est électriquement relié à une remorque équipée d'une ligne de commande électrique et prend en charge le freinage automatique du véhicule remorqué, la demande automatique de freinage ne doit pas être inférieure à la demande provenant du conducteur.».

B. Justification

Le signal de «demande de freinage relatif» est prévu pour freiner une remorque dans le sens des essieux ou latéralement afin d'en accroître la stabilité. La valeur correspondant à la demande de freinage est transmise dans le message EBS11, lequel sert également à transmettre la demande de freinage provenant du conducteur. Le résultat est une réduction de la pression sur un essieu ou sur un côté. Il se peut toutefois que la demande de freinage relatif entraîne l'absence de freinage du véhicule tracté. La proposition d'ajout du paragraphe 5.1.3.6.4 a pour objet de limiter la période durant laquelle la différence de pression entre les essieux ou les côtés peut être grande.

Chaque demande de freinage, qu'elle soit automatique ou qu'elle provienne du conducteur, étant transmise au moyen du message EBS11, il convient de s'assurer que la demande provenant du conducteur n'est pas neutralisée. La proposition d'ajout du paragraphe 5.1.3.6.5 a pour objet de s'assurer que toute demande automatique de freinage ne peut être inférieure à la demande provenant du conducteur.