



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****Cent cinquante et unième session**

Genève, 22-25 février 2010

Point 4.2.3 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Projets d'amendements
à des règlements existants****Proposition de complément 11 au Règlement n° 13-H
(Freins des véhicules M₁ et N₁)****Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de
freinage***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-septième session. Il a pour objet d'améliorer l'énoncé des prescriptions concernant le freinage électrique par récupération et d'aligner les vitesses maximales d'essai prescrites de l'annexe 3 et de l'annexe 6 du Règlement n° 13-H. Il est fondé sur le document informel GRRF-67-22, tel que reproduit dans l'annexe II du rapport, et dans le document ECE/TRANS/GRRF/2010/17 tel que modifié par le paragraphe 13 du rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRRF/67, par. 5 et 13). Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* 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 les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Paragraphe 5.2.22.4, modifier comme suit (en insérant aussi un appel de la note 6 existante):

«5.2.22.4 Les systèmes de freinage électrique par récupération, tels qu'ils sont définis au paragraphe 2.17, qui produisent un ralentissement par relâchement de la pédale d'accélérateur, doivent émettre le signal susmentionné conformément aux dispositions suivantes:

<i>Décélérations du véhicule</i>	<i>Émission du signal</i>
$\leq 0,7 \text{ m/s}^2$	Le signal ne doit pas être émis
$> 0,7 \text{ m/s}^2$ et $\leq 1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal peut être émis
$> 1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal doit être émis

Dans tous les cas, le signal doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération tombe sous le seuil de $0,7 \text{ m/s}^2$ ^{6/}.

^{6/} Au moment de l'homologation de type, le constructeur du véhicule doit confirmer la conformité avec ces dispositions.».

Modifier les paragraphes 12.2 et 12.3, comme suit:

«12.2 À compter du 1^{er} novembre 2011, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser d'accorder des homologations de type nationales ou régionales si le type de véhicule ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par le complément 9, ou par le complément 10 ou par le complément 11, et n'est pas équipé d'un système de contrôle de stabilité et d'un système d'aide au freinage d'urgence satisfaisant tous deux aux prescriptions de l'annexe 9 du présent Règlement.

12.3 À compter du 1^{er} novembre 2013, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser la première immatriculation nationale si un véhicule ne satisfait pas aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par le complément 9, ou par le complément 10 ou par le complément 11, et n'est pas équipé d'un système de contrôle de stabilité et d'un système d'aide au freinage d'urgence satisfaisant tous deux aux prescriptions de l'annexe 9 du présent Règlement.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.6 et 12.7, libellés comme suit:

«12.6 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 11 à la version originale du présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser d'accorder une homologation CEE au titre du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 11.

12.7 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer d'accorder des homologations aux types de véhicule qui satisfont aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 10 à la version originale du présent Règlement pendant les 36 mois qui suivent la date d'entrée en vigueur du complément 11.».

Annexe 3, paragraphe 1.2.9, lire

«1.2.9 Pour les véhicules visés au paragraphe 1.2.8 ci-dessus, équipés d'un système de freinage électrique par récupération de la catégorie A, des essais de

comportement doivent être effectués sur une piste à faible coefficient d'adhérence (telle qu'elle est définie au paragraphe 5.2.2 de l'annexe 6) à une vitesse égale à 80 % de la vitesse maximale mais ne dépassant pas 120 km/h, pour vérifier que la stabilité est préservée.».
