



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GENERALE

ECE/TRANS/WP.29/2010/4  
18 décembre 2009

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS ET FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules

Cent cinquantième session  
Genève, 9 -12 mars 2010  
Point 4.2.10 de l'ordre du jour provisoire

ACCORD DE 1958

Considération des projets d'amendements aux Règlements existants

Proposition de complément 10 au Règlement No. 13-H  
(Freinage des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>)

Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage \*/

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante-sixième session et vise à mettre à jour le Règlement No. 13-H pour ce qui concerne le signal de freinage d'urgence et la référence à la norme ISO 9128. Il a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/8, non modifié, et le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/20 modifié par le para. 6 du rapport (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/76, paras. 6 et 12). Il est transmis pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité Administratif (AC.1).

---

\*/ Conformément au programme de travail pour 2006-2010 du Comité des Transports Intérieurs (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.4), la mission du Forum mondial est de développer, harmoniser et mettre à jour les Règlements dans le but d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

Paragraphe 5.2.13, remplacer la référence à la norme «ISO 9128:1987» par «ISO 9128:2006».

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 ne doit être activé que par l'utilisation du système de freinage de service lorsque les conditions ci-après sont réunies: 6/

5.2.23.1 Le signal ne doit pas être activé lorsque la décélération du véhicule est en dessous de  $6 \text{ m/s}^2$  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 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.

ou

b) Le signal peut être activé à une vitesse supérieure à 50 km/h 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.».

-----