



## Conseil économique et social

Distr. générale  
9 janvier 2012  
Français  
Original: anglais

---

### 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-douzième session

Genève, 20-24 février 2012

Point 7 f) de l'ordre du jour provisoire

Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage): autres questions

### Proposition d'amendements aux Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H (Freinage)\*

#### Communication de l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles<sup>1</sup>

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à retirer les dispositions relatives aux commandes et témoins du système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) des Règlements n<sup>os</sup> 13 et 13-H et à les ajouter au Règlement n<sup>o</sup> 121 (voir document ECE/TRANS/WP.29/2012/30 portant modification du Règlement n<sup>o</sup> 121). Les modifications apportées au texte existant du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant de sources extérieures.

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail pour 2010-2014 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

## I. Proposition

### Proposition de projet de complément 10 à la série 11 d'amendements au Règlement n° 13

Ajouter un nouveau paragraphe 12.1.10, ainsi conçu:

«**12.1.10** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 9 à la série 11 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule homologué en vertu du complément 9 à la série 11 d'amendements au présent Règlement.».

Paragraphe 12.1.10 (ancien), renuméroter 12.1.11 et modifier comme suit:

«12.1.11 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne peuvent refuser d'accorder des extensions d'homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par le complément 5, **le complément 6, le complément 7 et le complément 8** à la série 11 d'amendements au présent Règlement.».

Ajouter un nouveau paragraphe 12.2.11, ainsi conçu:

«**12.2.11** Pendant les vingt-quatre mois suivant la date d'entrée en vigueur du complément 9 à la série 11 d'amendements au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule homologué en vertu du complément 8 à la série 11 d'amendements au présent Règlement.».

Annexe 21, paragraphe 2.1.4, modifier comme suit:

«2.1.4 Toute intervention de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule doit être indiquée au conducteur par un signal d'avertissement optique clignotant **conforme aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121**. Le signal doit être émis aussi longtemps que dure l'intervention de la fonction de contrôle de stabilité. ~~Le signal d'avertissement jaune visé au paragraphe 2.1.5 ci-dessous peut être utilisé à cette fin.~~ [Le signal d'avertissement défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 du présent Règlement ne doit pas être utilisé à cette fin.]

En outre...

... ne doivent pas causer l'émission de ce signal.

~~Le voyant doit être visible pour le conducteur, même de jour; son bon fonctionnement doit pouvoir être contrôlé aisément par le conducteur depuis son siège.».~~

Paragraphe 2.1.5, modifier comme suit:

«2.1.5 Toute défaillance de la fonction de contrôle de la stabilité doit être détectée et signalée au conducteur au moyen d'un signal d'avertissement optique ~~de couleur jaune~~ **conforme aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121**.

Le signal d'avertissement défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2 du présent Règlement ~~peut ne doit pas être utilisé à cette fin mais ne peut pas être utilisé pour les interventions définies au paragraphe 2.1.4 de la présente annexe.~~

Le signal d'avertissement doit être constant et doit rester allumé aussi longtemps que le défaut ou la défaillance persiste et que le contact est mis (position "marche").».

*Paragraphe 2.1.6, modifier comme suit:*

- «2.1.6 Sur les véhicules à moteur équipés d'une ligne de commande électrique et électriquement reliés à une remorque au moyen d'une ligne de commande électrique, le conducteur doit être averti au moyen d'un signal d'avertissement optique distinct **conforme aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121** chaque fois que la remorque envoie le message "Fonction de contrôle de la trajectoire activée" par l'intermédiaire de la voie de communication de données sur la ligne de commande électrique. Le signal optique défini au paragraphe 2.1.4 ci-dessus peut être utilisé à cette fin.».

### **Proposition de complément 14 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 13-H**

*Paragraphes 12.1 et 12.2, modifier comme suit:*

- «12.1 À compter du 1<sup>er</sup> 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, le complément 10, ~~ou~~ le complément 11, **le complément 12, le complément 13 ou le complément 14** 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.
- 12.2 À compter du 1<sup>er</sup> 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, le complément 10, ~~ou~~ le complément 11, **le complément 12, le complément 13 ou le complément 14** 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 de nouveaux paragraphes 12.8 et 12.9, ainsi conçus:*

- «12.8 **À compter de la date officielle d'entrée en vigueur du complément 14 à la version originale du présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule homologué en vertu du complément 14 à la version originale du présent Règlement.**
- 12.9 **Pendant les vingt-quatre mois suivant la date d'entrée en vigueur du complément 14 à la version originale du présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser une homologation nationale ou régionale à un type de véhicule homologué en vertu du complément 13 à la version originale du présent Règlement.».**

Annexe 9, partie A, paragraphe 3.4.1.1, modifier comme suit:

«3.4.1.1 Doit être installé dans le champ de vision direct du conducteur et être bien visible lorsque le conducteur est en position de conduite et attaché **satisfaire aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121;**».

Supprimer les paragraphes 3.4.1.2 à 3.4.1.5.

Paragraphes 3.4.1.6 à 3.4.1.9 (anciens), renuméroter 3.4.1.2 à 3.4.1.5.

Dans l'ensemble du Règlement n° 13-H, renuméroter les renvois à ces paragraphes en conséquence.

Paragraphes 3.5.2 et 3.5.3, modifier comme suit:

«3.5.2 Une commande ayant pour seule et unique fonction de mettre le système ESC sur un mode où il ne satisfait plus aux prescriptions fonctionnelles des paragraphes 3, 3.1, 3.2 et 3.3 doit ~~porter le symbole de désactivation de l'ESC ci-dessous ou la mention "ESC OFF"~~ **satisfaire aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121.**

3.5.3 Une commande d'ESC ayant pour fonction de mettre le système ESC sur des modes différents, dont au moins un risque de ne plus satisfaire aux prescriptions fonctionnelles des paragraphes 3, 3.1, 3.2 et 3.3, doit ~~porter le symbole ci-dessous accompagné de la mention "OFF" à côté de la position de la commande pour le mode en question~~ **satisfaire aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121.**

Lorsque le mode est choisi au moyen d'une commande multifonction, l'écran d'affichage doit clairement indiquer au conducteur la position dans laquelle se trouve la commande pour ce mode, ~~soit au moyen du symbole défini au paragraphe 3.5.2 soit de la mention "ESC OFF" du symbole "OFF" pour l'ESC défini dans le Règlement n° 121.~~».

Paragraphe 3.6.2.1, modifier comme suit:

«3.6.2.1 Doit être placé bien en vue du conducteur, lorsque ce dernier est en position de conduite et attaché; **satisfaire aux prescriptions techniques pertinentes du Règlement n° 121.**».

Supprimer les paragraphes 3.6.2.2 à 3.6.2.5.

Paragraphes 3.6.2.6 à 3.6.2.8 (anciens), renuméroter 3.6.2.2 à 3.6.2.4.

Dans l'ensemble du Règlement n° 13-H, renuméroter les renvois à ces paragraphes en conséquence.

## II. Justification

1. Le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) a chargé l'OICA de présenter un projet de proposition visant à transférer les dispositions relatives aux commandes et témoins du système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) des Règlements nos 13 et 13-H au Règlement n° 121.

2. Ce même principe a été appliqué par les États-Unis d'Amérique, qui ont transposé les prescriptions fonctionnelles du Règlement technique mondial (RTM) n° 8 dans la Norme fédérale FMVSS n° 126 et les dispositions relatives aux commandes et aux témoins dans la Norme FMVSS n° 101.

3. En outre, la présente proposition harmonise les prescriptions relatives aux commandes et témoins de l'ESC pour les véhicules dont le système de freinage est homologué en vertu du Règlement n° 13 ou du Règlement n° 13-H.
4. Un document distinct ajoute les dispositions pertinentes au Règlement n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (voir ECE/TRANS/WP.29/2012/30).
5. En ce qui concerne les véhicules équipés d'un système de freinage homologué en vertu du Règlement n° 13-H, le transfert des prescriptions au Règlement n° 121 est sans effet. Toutefois, pour les véhicules homologués en vertu du Règlement n° 13, les modifications apportées au Règlement n° 121 créent de nouvelles dispositions car le Règlement n° 13 ne prescrit pas actuellement d'indication de la désactivation de l'ESC.
6. Des dispositions transitoires, énoncées au paragraphe 12, sont nécessaires en particulier pour les véhicules qui doivent être homologués en vertu du Règlement n° 13. Bien que les véhicules actuellement en production soient effectivement équipés de capteurs et de câblage destinés aux témoins, l'ajout du symbole de désactivation de l'ESC suppose que le signal logique soit acheminé vers deux témoins lumineux différents, ce qui nécessite la révision de l'interface homme/machine (IHM) du constructeur, la modification de certains éléments du module électronique de commande et la validation de ces opérations afin de garantir la fiabilité de l'ensemble.
7. Étant donné que le nouveau témoin proposé vise essentiellement à harmoniser les prescriptions relatives aux commandes et témoins du système ESC, et compte tenu des efforts faits par les constructeurs pour revoir la conception des véhicules actuellement en production ou dont la conception n'est pas conforme aux nouvelles prescriptions, il semble raisonnable que la mise à niveau soit limitée aux nouveaux types de véhicules. En particulier, il devrait être possible, pour les véhicules actuellement en production homologués en vertu de la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 et satisfaisant aux prescriptions des paragraphes 2.1.4 et 2.1.5 de l'annexe 21 (en d'autres termes, non équipés du nouveau témoin proposé), d'obtenir une homologation en vertu des compléments précédents de la série 11 d'amendements au Règlement n° 13 et ce, jusqu'à ce qu'ils ne soient plus en production.
8. Il importe que les amendements au Règlement n° 121 et ceux aux règlements relatifs au freinage soient adoptés de manière bien synchronisée afin de ne pas créer de vide juridique ou de prescriptions redondantes dans le cadre de l'Accord de 1958.
9. La suppression de plusieurs sous-paragraphes des Règlements n°s 13 et 13-H est nécessaire afin d'éviter tout chevauchement entre ces règlements et le Règlement n° 121. Le tableau ci-après récapitule le transfert de prescriptions proposé:

	<b>Paragraphes concernés de l'annexe 21 du Règlement n° 13</b>	<b>Paragraphes supprimés dans l'annexe 9 du Règlement n° 13-H</b>	<b>Paragraphes correspondants du Règlement n° 121</b>
<b>Défaillance de l'ESC</b>	2.1.5	3.4.1.2	5.2.6
		3.4.1.3 et 3.4.1.4	Tableau 1
	2.1.4 (intervention de l'ESC)	3.4.1.5	5.1.2 et 5.3.6

	<b>Paragraphe <u>concernés</u> de l'annexe 21 du Règlement n° 13</b>	<b>Paragraphe <u>supprimés</u> dans l'annexe 9 du Règlement n° 13-H</b>	<b>Paragraphe <u>correspondants</u> du Règlement n° 121</b>
<b>Désactivation de l'ESC</b>	2.1.4 (intervention de l'ESC)	3.6.2.1	5.6.2
	2.1.1 d) iii) et 2.1.5	3.6.2.2	5.2.6
	2.1.1 d) iii)	3.6.2.3 et 3.6.2.4	Tableau 1
	2.1.1 d) iii) et 2.1.5	3.6.2.5	5.1.2 et 5.3.6

10. La proposition d'amendements au paragraphe 2.1.4 de l'annexe 21 du Règlement n° 13 comprend, entre crochets [ ], le rétablissement de l'ancien libellé du Règlement qui interdit expressément l'utilisation du signal d'avertissement affecté aux défaillances du système de freinage qui est défini au paragraphe 5.2.1.29.1.2. Le transfert des prescriptions concernant la signalisation des défaillances au Règlement n° 121, qui rend obligatoire le symbole jaune ESC, rend en principe cette disposition inutile. Cependant, le cas des Parties contractantes qui ne sont pas signataires du Règlement n° 121 doit être pris en compte et le GRRF souhaitera peut-être rétablir la disposition.

11. Enfin, l'OICA prie le GRRF d'ouvrir un débat sur la proposition de simplification ci-après:

Il est suggéré de remplacer les nombreux renvois au Règlement n° 121 par un renvoi plus général, semblable à celui au Règlement n° 10, en ajoutant par exemple dans les deux règlements relatifs au freinage un nouveau paragraphe 5.1.0 ainsi conçu:

«5.1.0 Tous les signaux d'avertissement évoqués dans le présent Règlement doivent satisfaire aux prescriptions techniques du Règlement n° 121, selon qu'il convient.».