

**Conseil économique et social**

Distr. générale
5 juillet 2016
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****Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 20-23 septembre 2016

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Règlements n^{os} 13 et 13-H – Clarifications**Proposition d'amendements au Règlement n^o 13 (Freinage)****Communication de l'expert de l'Association européenne
des fournisseurs de l'automobile***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), vise à modifier le Règlement n^o 13 sur la base du document informel GRRF-81-20-Rev.1. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts ou en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3, point 3.1), 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 en vertu de ce mandat.

GE.16-11496 (F) 220716 050816



* 1 6 1 1 4 9 6 *

Merci de recycler



I. Proposition

Note de bas de page 12 au paragraphe 5.2.1.32, modifier comme suit :

¹² Les véhicules tout-terrain, les véhicules spéciaux (par exemple, les engins mobiles montés sur un châssis de véhicule non normalisé, les grues mobiles, les véhicules à propulsion hydrostatique sur lesquels le système hydraulique sert aussi au freinage et à des fonctions auxiliaires, **les véhicules sur lesquels il n'est pas possible d'installer un ou plusieurs capteurs requis pour la fonction de contrôle de stabilité en raison de la conception du châssis** et les véhicules de la catégorie N₂ dont la masse brute est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes, qui sont montés sur un châssis surbaissé non normalisé, qui ont plus de deux essieux et qui sont équipés d'une transmission hydraulique), les autobus de la classe I et de la classe A des catégories M₂ et M₃, les autobus et les autocars articulés, et les tracteurs de la catégorie N₂ pour semi-remorque dont la masse brute est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes sont dispensés de la présente prescription.

II. Justification

1. Au paragraphe 5.2.1.32 du Règlement n° 13, il est prescrit d'équiper la plupart des véhicules à moteur des catégories N₂, N₃, M₂ et M₃ d'une fonction de contrôle de stabilité. Certains véhicules, notamment les véhicules spéciaux mentionnés dans la note de bas de page 12 introduite audit paragraphe, sont cependant dispensés de cette prescription. Les véhicules en question ne font l'objet d'aucune définition précise dans aucun Règlement, mais un certain nombre d'entre eux sont mentionnés et décrits entre parenthèses pour information.

2. Récemment, un type de véhicule très particulier a été examiné, à savoir les camions dont le châssis est scié à l'arrière de la cabine et remplacé par un nouveau châssis sur lequel les roues arrière sont équipées de suspensions indépendantes. Les véhicules de ce type servent à charger et transporter des caisses qui sont placées sur le châssis de remplacement, directement entre les roues arrière. Les objets généralement transportés de la sorte sont des chariots élévateurs et des bobines d'acier.

3. Aux fins de leurs calculs algorithmiques, les systèmes électroniques de contrôle de stabilité ont besoin des signaux que leur envoient le capteur d'accélération latérale et le capteur de vitesse de lacet. Les emplacements de montage de ces capteurs (indiqués par les constructeurs des véhicules dans une enveloppe prévue à cet effet) se trouvant dans la zone de la caisse des véhicules considérés, il n'est pas possible techniquement d'utiliser les systèmes de contrôle de stabilité actuels. Il faudrait donc dispenser lesdits véhicules de l'obligation d'installation d'un système de contrôle de stabilité.

4. Le GRRF a décidé de réexaminer cette proposition à sa quatre-vingt-deuxième session et a demandé au secrétariat de la distribuer sous une cote officielle.