



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRRF/2005/7  
16 novembre 2004

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 (WP.29)

Groupe de travail en matière de roulement  
et de freinage (GRRF)

(Cinquante-septième session, 31 janvier-4 février 2005,  
point 1.1 de l'ordre du jour)

PROPOSITION D'AMENDEMENT AUX RÈGLEMENTS N<sup>OS</sup> 13 ET 13-H

(Freinage et dispositions harmonisées concernant le freinage)

Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles (OICA)

Note: Le présent document, distribué à la demande du GRRF (TRANS/WP.29/GRRF/56, par. 11), vise à exclure les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> du domaine d'application du Règlement n<sup>o</sup> 13 et à étendre le domaine d'application du Règlement n<sup>o</sup> 13-H aux véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>. Il a été établi à partir des documents TRANS/WP.29/GRRF/2004/12 et TRANS/WP.29/GRRF/2004/28 ainsi que des commentaires qu'ils ont suscités lors de la cinquante-sixième session du GRRF.

## **A. PROPOSITION D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 13-H**

Paragraphe 1.1, modifier comme suit:

«1.1 Le présent Règlement s'applique au freinage des véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>; à la demande du constructeur, il peut être utilisé pour l'homologation des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub>, définie à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) 1/.»

## **B. PROPOSITION D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT N° 13**

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«12.1.2.3 À compter du [1<sup>er</sup> janvier 2008], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont plus d'homologations en vertu du présent Règlement aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>.»

\* \* \*

## **C. JUSTIFICATION**

### **Généralités**

Lors des débats qui ont eu lieu lors de la réunion informelle qui visait à élaborer le Règlement technique mondial relatif à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage, il a été souligné que les Parties contractantes ne faisaient que très peu d'efforts pour rendre obligatoire l'application du Règlement n° 13-H. Il a été considéré qu'une fois établi de manière définitive, le Règlement technique mondial, plutôt que de s'imposer en tant que norme mondiale harmonisée, offrirait simplement aux constructeurs d'automobiles une voie supplémentaire pour obtenir l'homologation de systèmes de freinage.

Lorsque le Règlement n° 13-H a été mis au point, l'intention était d'harmoniser les normes applicables aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> et de soumettre tous les autres véhicules aux dispositions du Règlement n° 13. La distinction entre les deux règlements n'a jamais été faite. Pour justifier des travaux inhérents à l'élaboration du Règlement technique mondial, il faut que les Parties contractantes s'engagent à appliquer le nouveau Règlement. C'est en l'occurrence le but visé par la présente proposition.

La date proposée qui figure, entre crochets, dans la proposition d'amendement au Règlement n° 13, a été modifiée par rapport à celle fixée dans le document TRANS/WP.29/GRRF/2004/12 pour tenir compte des six mois écoulés entre les cinquante-sixième et cinquante-septième sessions du GRRF. Elle vise à donner aux constructeurs suffisamment de temps pour se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation, qui doit encore être approuvée. Il conviendra également de vérifier que toutes les dispositions applicables aux voitures particulières figurent bien dans le Règlement n° 13-H et que toutes les références aux véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> ont bien été supprimées du Règlement n° 13.

## **Règlement N° 13-H**

Conformément à la proposition B du présent document, qui vise à exclure du champ d'application du Règlement no 13 les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>, qui relèveraient désormais du Règlement n° 13-H, il est proposé d'autoriser, à la demande du constructeur, l'homologation de certains véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> en vertu du Règlement n° 13-H.

Dans le cas des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dérivés de voitures particulières, qui sont équipés d'un système de freinage analogue à celui du véhicule M<sub>1</sub> d'origine, le fait d'autoriser l'homologation en vertu du Règlement n° 13-H supprimerait l'obligation de demander séparément l'homologation de type en vertu du Règlement n° 3, ce qui devrait permettre aux constructeurs d'éviter les doubles homologations pour les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> dérivés de voitures particulières.

Les véhicules N<sub>1</sub> dérivés de voitures particulières devront certes satisfaire à des prescriptions plus strictes que celles du Règlement n° 13, mais du fait du nombre moins important d'essais à réaliser, on devrait pouvoir s'attendre à des économies de temps et d'argent.

## **Règlement N° 13**

Comme mentionné ci-dessus, il apparaît justifié de promouvoir l'utilisation du Règlement n° 13-H pour homologuer les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>. Pour ce faire, il suffit de supprimer cette catégorie du domaine d'application du Règlement n° 13.

En revanche, les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> doivent être maintenus dans le champ d'application du Règlement n° 13 parce que certains d'entre eux sont dérivés de camions de la catégorie N<sub>2</sub> et qu'il faudrait les faire évoluer de manière prodigieuse, voire revoir complètement leur conception, si l'on voulait qu'ils atteignent le même niveau de performance que les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub>.

-----