



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2008/18  
4 juillet 2008

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

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Soixante-quatrième session  
Genève, 16-19 septembre 2008  
Point 3 h) de l'ordre du jour provisoire

RÈGLEMENTS N<sup>os</sup> 13 ET 13 H (Freinage)

Systèmes de contrôle de stabilité du véhicule

Proposition de projets d'amendements au Règlement n<sup>o</sup> 13

Communication des experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile  
et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles\*

Le texte reproduit ci-après, présenté par les experts de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à prévenir les erreurs d'interprétation en ce qui concerne les prescriptions générales s'appliquant aux véhicules équipés d'un système de contrôle de stabilité. Il propose d'harmoniser les prescriptions du Règlement n<sup>o</sup> 13 avec celles du Règlement technique mondial (RTM) sur les systèmes de contrôle de stabilité (ESC) pour les véhicules de tourisme. Les modifications au texte existant du Règlement sont indiquées en caractères gras ou biffés.

---

\* Conformément au programme de travail 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 en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

## A. PROPOSITION

Annexe 21, paragraphe 2.1.1, lire:

«2.1.1 Lorsqu'un véhicule est équipé d'une fonction de contrôle de la stabilité du véhicule telle qu'elle est définie au paragraphe 2.34 du présent Règlement, les dispositions suivantes s'appliquent:

La fonction de contrôle de la trajectoire doit être capable d'agir automatiquement et individuellement sur la vitesse de rotation des roues droite et gauche de chaque essieu ou d'un essieu de chaque groupe d'essieux au moyen d'un freinage sélectif fondé sur une analyse comparative du comportement réel du véhicule et du comportement du véhicule voulu par le conducteur.

La fonction antirenversement doit être capable d'agir automatiquement sur la vitesse de rotation d'au moins deux roues de chaque essieu ou groupe d'essieux<sup>1</sup> au moyen d'un freinage sélectif ou d'un freinage à commande automatique fondés sur une analyse du comportement réel du véhicule indiquant que ce comportement risque de provoquer un renversement<sup>2</sup>.

Aucune de ces deux fonctions n'est obligatoire: ~~lorsque le véhicule roule en marche arrière ou à une vitesse inférieure à 10 km/h.~~

- a) **Lorsque la fonction de contrôle de stabilité du véhicule a été désactivée;**
- b) **Lorsque la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h;**
- c) **Pendant la procédure initiale d'autodiagnostic au démarrage et les contrôles de plausibilité;**
- d) **Lorsque le véhicule circule en marche arrière.»**

## B. MOTIF

Dans le texte actuel du Règlement, il est spécifié que «la fonction n'est pas obligatoire lorsque le véhicule roule à une vitesse inférieure à 10 km/h». Cette disposition pourrait être interprétée comme signifiant que la fonction, aussi bien pour le contrôle de trajectoire que pour le contrôle antirenversement, est obligatoire au-dessus de 10 km/h. Indirectement, cette prescription interdirait l'emploi d'un interrupteur actionné par le conducteur ou automatique désactivant la fonction de contrôle de stabilité de l'ensemble camion/remorque en l'absence de toute exemption spécifiée. Des dispositions aussi restrictives ne sont pas nécessaires et, dans certains cas, sont même inapplicables. C'est pourquoi un amendement est jugé opportun.

L'OICA propose d'harmoniser ces dispositions avec les prescriptions adoptées dans le RTM sur les systèmes ESC pour véhicules de tourisme (voir le document ECE/TRANS/WP.29/2008/69, par. 4.1 b)), avec adaptation au cas des véhicules utilitaires.

Les prescriptions concernant les remorques (par. 2.2.1), par contre, ne devraient pas être modifiées.