



Conseil économique et social

Distr. générale
23 novembre 2009
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-septième session

Genève, 2-5 février 2010

Point 3 e) de l'ordre du jour provisoire

**Règlements n^{os} 13 et 13-H (Freinage): contrôle électronique
de la stabilité d'un véhicule (EVSC)**

Propositions d'amendements au Règlement n^o 13

Communication de l'expert du Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques*

Le texte ci-après, établi par l'expert du Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), vise à ajouter un autre exemple de véhicule spécial n'ayant pas besoin d'être équipé d'un système EVSC. Il est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/9 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2009/27. Il a été tenu compte des observations formulées à la soixante-cinquième et à la soixante-sixième sessions du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

A. Proposition

«12/ Ne sont pas soumis à cette prescription les véhicules tout-terrain, les véhicules spéciaux (par exemple les engins mobiles ayant un châssis hors normes, tels que les grues, les véhicules à propulsion hydrostatique, dont le système hydraulique est aussi utilisé pour le freinage et des fonctions auxiliaires, et **les véhicules de la catégorie N₂ possédant l'ensemble des caractéristiques suivantes: un poids total en charge compris entre 3,5 et 7,5 tonnes, un châssis hors normes, plus de deux essieux et 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 destinés aux semi-remorques, ayant un poids total en charge compris entre 3,5 et 7,5 tonnes.».

B. Justification

Les véhicules de la catégorie N₂ étant si peu nombreux à avoir un poids total en charge compris entre 3,5 et 7,5 tonnes, un châssis hors normes, plus de deux essieux et une transmission hydraulique que les fabricants de systèmes EVSC estiment qu'il n'est pas viable sur le plan commercial de mettre au point un système EVSC qui leur serait propre. Si le constructeur de véhicules devait financer la mise au point d'un tel système, cela lui coûterait 600 000 euros par type de véhicule pour un véhicule valant entre 80 000 euros et 120 000 euros.

Tous les véhicules connus de la catégorie N₂, comme décrit ci-dessus, sont des véhicules employés sur les marchés (des boutiques mobiles, voir la photographie ci-dessous). Le nombre de ces véhicules actuellement produits par an n'atteint pas 100. Dans ces véhicules, tout le poids est concentré dans le tiers inférieur du véhicule de manière que son centre de gravité est très bas. Il convient aussi de garder à l'esprit que ces boutiques mobiles sont conduites à une vitesse relativement faible afin que les marchandises restent en place pendant le transport. Le centre de gravité bas ajouté à la faible vitesse à laquelle se déplacent ces véhicules impliquent, dans la pratique, qu'il est très improbable que ces véhicules se renversent. Les véhicules de la catégorie N₂ ayant plus de deux essieux et une transmission hydraulique, mais non équipés de système EVSC, peuvent par conséquent être considérés comme sûrs.


