

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
20 novembre 2015  
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-unième session**Genève, 1<sup>er</sup>-5 février 2016

Point 10 c) de l'ordre du jour provisoire

**Homologation de type internationale de l'ensemble  
du véhicule (IWVTA) – Règlement n° 13-H****Proposition d'amendements au Règlement n° 13-H  
(Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des  
voitures particulières en ce qui concerne le freinage)****Communication des experts de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles\***

Le présent document remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10. Il est fondé sur les documents informels GRRF-79-05-Rev.1 et GRRF-80-32. Les modifications apportées au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), 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 dans le cadre de ce mandat.



## I. Proposition

*Table des matières, renvois à l'annexe 9 et ses appendices, supprimer :*

«...»

8.	Prescriptions spéciales s'appliquant aux questions de sécurité relatives aux systèmes complexes de commande électronique du véhicule :.....	71
<del>9.</del>	<del>Systèmes électroniques de contrôle de stabilité et d'aide au freinage :.....</del>	<del>76</del>
	<del>Appendice 1 – Simulation de la stabilité dynamique.....</del>	<del>94</del>
	<del>Appendice 2 – Outil de simulation de la stabilité dynamique et sa validation ...</del>	<del>95</del>
	<del>Appendice 3 – Procès verbal de l'essai de la fonction de contrôle de la stabilité du véhicule par simulation.....</del>	<del>97</del>
	<del>Appendice 4 – Méthode de détermination de <math>F_{ABS}</math> et <math>a_{ABS}</math>.....</del>	<del>99</del>
	<del>Appendice 5 – Traitement des données pour le système BAS.....</del>	<del>101</del>
		...».

*Ajouter un nouveau paragraphe 1.2.3, libellé comme suit :*

### «1. Domaine d'application

- 1.1 Le présent Règlement s'applique au freinage des véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub><sup>1</sup>.
- 1.2 Le domaine d'application du présent Règlement ne couvre pas :
- 1.2.1 Les véhicules dont, par construction, la vitesse ne peut dépasser 25 km/h;
- 1.2.2 Les véhicules aménagés pour être conduits par des invalides.
- 1.2.3 L'homologation des systèmes électroniques de contrôle de stabilité et des systèmes d'aide au freinage d'urgence des véhicules.».**

*Paragraphes 2.24 à 2.34.2, supprimer.*

*Paragraphes 4.4.3 à 4.4.4, supprimer.*

*Paragraphe 5.1.3, modifier comme suit :*

- «5.1.3 Les prescriptions de l'annexe 8 s'appliquent pour les questions de sécurité relatives à tous les systèmes complexes de commande électronique du véhicule qui assurent la transmission de commande de la fonction de freinage, y compris ceux qui utilisent le(s) système(s) de freinage pour le freinage à commande automatique ou le freinage sélectif, **y compris ceux qui sont définis dans un autre Règlement.**

Toutefois, les **véhicules équipés de** systèmes ou fonctions qui utilisent le système de freinage pour atteindre un objectif supérieur, **y compris les systèmes ou fonctions qui sont définis dans un autre Règlement**, doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe 8 uniquement dans la mesure où **lesdits systèmes ou fonctions** ont un effet direct sur le système de freinage. Si de tels systèmes sont présents, ils ne doivent pas être mis hors fonction pendant l'essai d'homologation de type du système de freinage.».

*Paragraphes 5.2.24 à 5.2.24.1, supprimer.*

*Paragraphes 12.5 et 12.6, supprimer :*

~~«12.5 — Sous réserve des dispositions du paragraphe 12.6 ci-dessous, même après la date d'entrée en vigueur du complément 16 au présent Règlement, les homologations de type au titre d'un quelconque complément au présent Règlement restent valides et les Parties contractantes appliquant ledit Règlement continuent de les accepter.~~

~~12.6 — Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne sont pas tenues d'accepter, aux fins d'une homologation de type nationale ou régionale, une homologation de type visant des types de véhicule qui ne sont pas équipés d'une fonction de contrôle de stabilité ou d'un ESC et d'un système d'aide au freinage d'urgence (AFU).».~~

*Paragraphes 12 à 12.4, remplacer par le libellé suivant :*

**«12. Dispositions transitoires**

**12.1** À compter du [1<sup>er</sup> septembre 2017], aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser d'accorder des homologations de type au titre du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 01 d'amendements.

**12.2** Même après [le 1<sup>er</sup> septembre 2017], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement doivent continuer à accepter des homologations de type accordées au titre de la série 00 d'amendements au présent Règlement.

Toutefois, les Parties contractantes appliquant le Règlement ne sont pas tenues d'accepter, aux fins d'une homologation de type nationale ou régionale, les homologations de type délivrées conformément à la série 00 d'amendements au présent Règlement à des types de véhicules non équipés d'une fonction de contrôle de stabilité ou d'un système électronique de contrôle de stabilité et d'un système d'aide au freinage d'urgence.

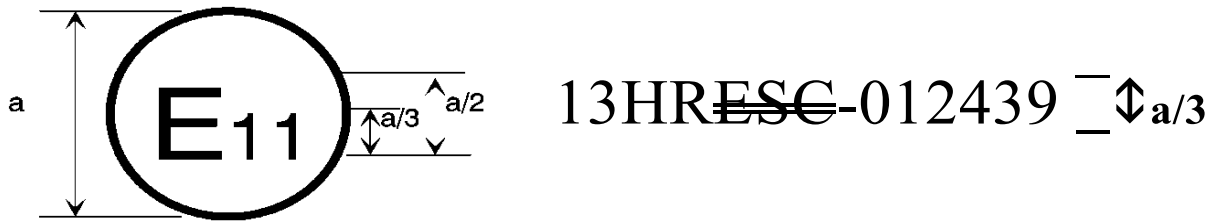
**12.3** À compter du [1<sup>er</sup> septembre 2017], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent accorder des homologations de type que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.

**12.4** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent pas refuser d'accorder des extensions d'homologation de type à des types de véhicules existants, équipés ou non d'une fonction de contrôle de stabilité ou d'un système électronique de contrôle de stabilité et d'un système d'aide au freinage d'urgence, en application des prescriptions en vigueur à la date de l'homologation d'origine.».

*Annexe 1, paragraphes 21 à 22.1.2, supprimer.*

Annexe 2, Marque d'homologation et paragraphe du modèle A, modifier comme suit :

«



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué au Royaume-Uni (E11), en ce qui concerne le dispositif de freinage, en application du Règlement n° 13-H, sous le numéro d'homologation 012439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation indiquent que l'homologation a été délivrée conformément aux prescriptions **de la série 01 d'amendements au Règlement n° 13-H sous sa forme originale**. ~~La marque supplémentaire «ESC» indique que le véhicule satisfait aux prescriptions en matière de contrôle électronique de stabilité et de système d'aide au freinage énoncées à l'annexe 9 du présent Règlement.~~

Annexe 9, supprimer.

## II. Justification

1. Le présent document, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/10 et le document informel GRRF-79-05-Rev.1, traite des amendements nécessaires au Règlement n° 13-H en raison de sa division en plusieurs règlements.
2. Paragraphe 1 (champ d'application) : la proposition d'ajout du sous-paragraphe 1.2.3 vise à préciser à l'intention des services administratifs qui délivrent l'homologation que la nouvelle version du Règlement ne concerne plus les systèmes électroniques de contrôle de stabilité et les systèmes d'aide au freinage d'urgence.
3. La définition des termes, le marquage, l'efficacité requise et le matériel concernant les systèmes électroniques de contrôle de stabilité et/ou les systèmes d'aide au freinage d'urgence ne sont plus nécessaires.
4. Selon les commentaires reçus à la soixante-seizième session du Groupe de travail par la majorité des Parties contractantes, les industriels souhaitaient une modification des propositions relatives à la division du Règlement n° 13-H de façon à passer à l'option 2 telle que décrite dans la diapositive 3 du document GRRF-76-40. Cela entraîne la nécessité de modifier le paragraphe 5.1.3 afin d'y introduire une référence reliant le Règlement n° 13-H aux nouveaux règlements indépendants respectivement relatifs aux systèmes électroniques de contrôle de stabilité et aux systèmes d'aide au freinage d'urgence.
5. Le paragraphe 1 (champ d'application) : la proposition d'ajout du sous-paragraphe 1.2.3 vise à préciser à l'intention des services administratifs qui délivrent l'homologation que la nouvelle version du Règlement ne concerne plus les systèmes électroniques de contrôle de stabilité ni les systèmes d'aide au freinage d'urgence.

6. Dispositions transitoires :

a) Le nouveau paragraphe 12 remplace l'actuel paragraphe 12 qu'avait introduit le complément 16 dans la version originale du Règlement n° 13-H (ECE/TRANS/WP.29/2014/46/Rev.1);

b) La division du Règlement n° 13-H en trois règlements de l'ONU distincts, respectivement relatifs au freinage, aux systèmes d'aide au freinage d'urgence et aux systèmes électroniques de contrôle de stabilité, nécessitera de la part des Parties contractantes qui rendraient obligatoires les systèmes d'aide au freinage d'urgence ou les systèmes électroniques de contrôle de stabilité qu'elles prennent en temps voulu les mesures nécessaires pour intégrer chacun des trois règlements de l'ONU susmentionnés dans la liste nationale ou régionale des règlements obligatoires aux fins de l'homologation de type nationale ou régionale. Les Parties contractantes doivent être avisées de la nécessité d'une telle mesure législative, mais cet avis ne peut pas faire partie des dispositions de la série 01 d'amendements au Règlement n° 13-H;

c) L'octroi d'un certain délai pour la mise en œuvre de la série 01 d'amendements faciliterait la prise des mesures législatives nécessaires par les Parties contractantes.

i) Les règlements de l'ONU distincts relatifs aux systèmes électroniques de contrôle de stabilité et aux systèmes d'aide au freinage d'urgence sont déjà en vigueur;

ii) Le processus de transposition des règlements de l'ONU distincts relatifs aux ESC et aux systèmes d'aide au freinage d'urgence dans les législations nationales et régionales est susceptible d'être terminé. Peut-être le délai d'exécution provisoire peut-il être déterminé par les Parties contractantes.

d) Le processus de transposition des règlements de l'ONU distincts relatifs aux systèmes électroniques de contrôle de stabilité et aux systèmes d'aide au freinage d'urgence dans les législations nationales et régionales est susceptible d'être terminé. Peut-être le délai d'exécution provisoire peut-il être déterminé par les Parties contractantes.

Paragraphe 12.1 : ce paragraphe fait entrer en vigueur la série 01 d'amendements. Il fixe une date à partir de laquelle ladite série 01 peut être utilisée aux fins d'homologation. L'équipe spéciale suit la recommandation du WP.29 consistant à fixer une date pour l'entrée en vigueur de la nouvelle série d'amendements, plutôt que de renvoyer à une date indéterminée liée à celle de l'entrée en vigueur du document sur le plan administratif. La date du 1<sup>er</sup> septembre 2017 est proposée entre crochets pour permettre aux experts concernés de faire connaître leur avis étant donné le processus de division du Règlement, en l'occurrence au sujet de la date d'entrée en vigueur des règlements distincts relatifs aux systèmes électroniques de contrôle de stabilité et aux systèmes d'aide au freinage d'urgence.

Paragraphe 12.2 : le premier alinéa établit le principe général selon lequel les homologations au titre de la série 00 d'amendements doivent continuer à être acceptées. Le deuxième alinéa établit une exception à la règle générale pour permettre à certaines Parties contractantes (par exemple le Japon et l'Union européenne) de rendre obligatoires les systèmes électroniques de contrôle de stabilité et les systèmes d'aide au freinage d'urgence, même si ces systèmes sont facultatifs dans la série 00 d'amendements.

Paragraphe 12.3 : ce paragraphe faisait partie de la proposition initiale telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/33. Il avait le même objectif que le deuxième alinéa du paragraphe 12.2 et devient donc obsolète.

Paragraphe 12.4 : ce paragraphe fait partie des dispositions transitoires en vigueur de la série 00 d'amendements et vise à fournir aux industriels le temps d'adapter leur production aux nouvelles prescriptions en ce qui concerne les symboles et témoins. Ce paragraphe peut être supprimé car il sera obsolète lorsque la série 01 entrera en vigueur.

Paragraphe 12.5 : ce paragraphe annule l'application de la série 00 d'amendements, à savoir qu'à compter de la date qui y est indiquée, les Parties contractantes appliquant la série 01 d'amendements ne peuvent plus accorder d'homologations ONU au titre de la série 00 d'amendements. L'équipe spéciale a choisi la même date que pour l'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements (par. 12.1) mais, dans la situation particulière de la division du Règlement n° 13-H, elle pourrait être située un peu après (voir aussi les points 4 et 5 des présentes justifications).

Paragraphe 12.6 : libellé habituel repris dans le texte actuel du Règlement en ce qui concerne l'extension des homologations.

7. Annexe 1, paragraphes 21 à 21.1.2 : ces paragraphes peuvent être supprimés étant donné qu'ils précisent à quelle catégorie de systèmes d'aide au freinage d'urgence correspond le système installé, ce qui est inutile dans un règlement qui n'a pas pour objet les systèmes d'aide au freinage d'urgence.

8. L'exemple de marque d'homologation à l'annexe 2 ne doit pas mentionner de système électronique de contrôle de stabilité et doit se référer à la série 01 d'amendements.

9. Annexe 9 (Systèmes électroniques de contrôle de stabilité et d'aide au freinage) : suppression logique en raison de l'élimination des systèmes électroniques de contrôle de stabilité et des systèmes d'aide au freinage d'urgence du Règlement n° 13-H.