



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés

Treizième session

Genève, 23-27 mai 2022

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules automatisés/autonomes et connectés :**Résultats attendus du groupe de travail informel des
méthodes de validation pour la conduite automatisée****Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 13
(Freinage des véhicules lourds)****Communication de l'expert de la France***

Le texte ci-après, établi par l'expert de la France, est une proposition d'amendement visant à imposer une fonction de contrôle de la stabilité sur des véhicules utilitaires à quatre essieux de plus de 25 tonnes, en raison de leur utilisation particulière. Il est fondé sur le document informel GRVA-12-07. Les ajouts qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n° 13 figurent en caractères gras.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 5.2.1.32, lire :

« 5.2.1.32 Sous réserve des dispositions du paragraphe 12.3 du présent Règlement, tous les véhicules des catégories ci-après doivent être équipés de la fonction de contrôle de stabilité :

- a) M_2 , M_3 , N_2^{12} ;
- b) N_3^{12} n'ayant pas plus de 3 essieux ;
- c) N_3^{12} à 4 essieux, dont la masse maximale ne dépasse pas 25 t et dont le diamètre de jante maximum ne dépasse pas 19,5, **ou dans lesquels l'état du chargement est maintenu par un brassage permanent (camions malaxeurs de béton, par exemple).**

La fonction de contrôle de la stabilité du véhicule doit comprendre la fonction antirenversement et la fonction de contrôle de la trajectoire et satisfaire aux prescriptions techniques de l'annexe 21 du présent Règlement.».

II. Justification

1. Certains véhicules utilitaires tels que les camions malaxeurs (ou camions toupies) transportent des matériaux dont ils maintiennent l'état par un brassage permanent. Ces véhicules peuvent être assez instables lorsqu'ils sont chargés, car leur centre de gravité se déplace en largeur et en hauteur, en raison du mouvement rotatif continu de la toupie qui imprime au béton un mouvement de va-et-vient.

2. Ces camions empruntant plusieurs fois par jour, à vide ou chargés, différents types de routes entre la centrale à béton et les chantiers, les conducteurs font face à des situations de conduite très variées. La densité du béton peut elle aussi varier d'un site à l'autre, ce qui entraîne un déplacement du centre de gravité, sans que le chauffeur en soit nécessairement conscient.

3. La généralisation de la fonction de contrôle de la stabilité sur ce type de véhicules éviterait aux conducteurs de devoir adapter leur conduite en fonction de la présence ou non d'un tel système sur leur véhicule et diminuerait ainsi le risque, non négligeable, de retournement.

4. En France, un nombre important et constant de camions malaxeurs à quatre essieux se retournent chaque année. Une simple recherche dans les coupures de presse a permis de recenser une trentaine de cas dans le pays pour la seule année 2021, et les experts consultés ont confirmé que le constat était le même à l'étranger. L'un de ces retournements a récemment provoqué un accident grave qui a fait plusieurs victimes.

5. À l'exception de quelques cas comme celui mentionné ci-dessus, les principales victimes de ces accidents sont les conducteurs de ces camions.

6. Si les retournements ou pertes de contrôle n'occasionnent que rarement des collisions avec d'autres véhicules, la gravité potentielle de ces collisions est très élevée compte tenu de la charge transportée.

7. L'installation de systèmes de contrôle électronique de la stabilité sur ces véhicules serait donc un grand progrès pour la sécurité routière.

8. En outre, compte tenu des progrès techniques et de l'évolution des systèmes de contrôle de la stabilité des véhicules, l'exemption introduite par le complément 8 à la série 11 d'amendements au Règlement ONU n° 13 ne semble plus justifiée.