



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

Onzième sessionGenève, 27 septembre-1^{er} octobre 2021

Point 8 c) de l'ordre du jour provisoire

Règlements ONU n^{os} 13, 13-H, 139 et 140, et RTM ONU n^o 8 :**Précisions****Proposition de série 12 d'amendements
au Règlement ONU n^o 13 (Freinage des véhicules lourds)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

La présente proposition a été établie par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA). Elle est fondée sur le document informel GRVA-10-33, qui a été présenté à la dixième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), en mai 2021. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), 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 5.1.2.3, rappelé par commodité :

« 5.1.2.3 Système de freinage de stationnement

Le système de freinage de stationnement doit permettre de maintenir le véhicule immobile sur une déclivité ascendante ou descendante, même en l'absence du conducteur, les éléments actifs restant alors maintenus en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. Le conducteur doit pouvoir obtenir ce freinage de sa place de conduite, sous réserve, dans le cas d'une remorque, des prescriptions du paragraphe 5.2.2.10 du présent Règlement.

Il est admis que le frein pneumatique de la remorque et le système de freinage de stationnement du véhicule tracteur soient commandés simultanément, à condition que le conducteur soit en mesure de s'assurer, en permanence, que l'efficacité du frein de stationnement de l'ensemble de véhicules, fournie par le système de freinage de stationnement à action purement mécanique, est suffisante. ».

Paragraphe 5.2.1.26, rappelé par commodité :

« 5.2.1.26 Prescriptions supplémentaires spéciales pour la transmission électrique du frein de stationnement. ».

Paragraphe 5.2.1.26.4, lire :

« 5.2.1.26.4 Une fois que le contacteur de mise en marche, qui commande l'alimentation en électricité du système de freinage, a été mis sur la position « arrêt » et/ou que la clef de contact a été retirée, il doit encore être possible d'actionner le frein de stationnement, mais il doit être impossible de le desserrer **au moyen de la commande de frein de stationnement**.

Toutefois, le système de freinage de stationnement doit pouvoir être desserré en actionnant une télécommande satisfaisant aux prescriptions techniques s'appliquant à une ACSF de catégorie A, qui sont énoncées dans la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou dans les séries d'amendements ultérieures.

En outre, le frein de stationnement doit être automatiquement actionné, du moins lorsque le véhicule est détecté en position immobile et que l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie :

- a) **Le contacteur de mise en marche, qui commande l'alimentation en électricité de l'équipement de freinage, a été coupé et/ou la clef de contact a été retirée ;**
- b) **Le conducteur semble quitter son siège (par détection de l'ouverture d'une porte ou du détachement de la ceinture de sécurité, par exemple). À défaut, pour les véhicules de la catégorie M, le frein de stationnement doit être automatiquement activé en l'absence de détection d'une manœuvre de freinage ou de l'actionnement par le conducteur d'une commande pendant plus de 30 secondes.**

Toutefois, l'actionnement automatique du système de freinage de stationnement peut être inhibé (par exemple, lors d'une opération d'entretien, pendant une manœuvre, ou pour éviter le gel du frein de stationnement en hiver) par une intervention spécifique du conducteur (par exemple, l'actionnement d'une pédale ou d'un contacteur). ».

Paragraphe 12, lire :

- « **12. Dispositions transitoires**
- 12.1** À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 12 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 12 d'amendements.
- 12.2** À compter du [1^{er} septembre 2024], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le [1^{er} septembre 2024].
- 12.3** Jusqu'au [1^{er} septembre 2026], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le [1^{er} septembre 2024].
- 12.4** À compter du [1^{er} septembre 2026], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.5** Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 12 d'amendements.
- 12.6** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.7** Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations établies conformément à l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

Annexe 4, paragraphe 2.3, lire :

- « **2.3** Système de freinage de stationnement
- 2.3.1** Le système de freinage de stationnement, même s'il est combiné avec l'un des autres systèmes de freinage, doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente, ascendante ou descendante, de 18 %.
- 2.3.2** Sur les véhicules auxquels il est autorisé d'atteler une remorque, le système de freinage de stationnement du véhicule tracteur doit pouvoir maintenir l'ensemble à l'arrêt sur une pente de 12 %.
- 2.3.3** Si la commande est à main, la force exercée sur la commande ne doit pas dépasser 60 daN.
- 2.3.4** Si la commande est à pied, la force exercée sur la commande ne doit pas dépasser 70 daN.
- 2.3.5** Un système de freinage de stationnement qui doit être actionné plusieurs fois avant d'atteindre l'efficacité prescrite peut être admis.
- 2.3.6** Pour vérifier la conformité aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.2.4 du présent Règlement, on doit exécuter un essai de type 0 moteur débrayé, à une vitesse d'essai initiale de 30 km/h. Lors d'un freinage exécuté par manœuvre de la commande du système de frein de stationnement, la décélération moyenne en régime et la décélération juste avant l'arrêt du véhicule ne doivent pas être inférieures à 1,5 m/s². L'essai est exécuté sur le véhicule en charge.

La force exercée sur le dispositif de commande de frein ne doit pas dépasser les valeurs prescrites.

- 2.3.7 Pour vérifier la conformité aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.26.4 du présent Règlement, il convient de contrôler l'activation automatique du frein de stationnement en arrêtant le moteur et en quittant l'habitacle, conformément aux critères d'activation énoncés ou, pour les véhicules de la catégorie M, en s'abstenant d'actionner les commandes ou les freins pendant au moins 30 secondes. ».**

II. Justification

Le présent document propose une série 12 d'amendements au Règlement ONU n° 13. Il est fondé sur le document informel GRVA-10-05, présenté par l'expert de l'Allemagne, et sur les amendements proposés par les experts de l'OICA dans le document GRVA-10-33.
