



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

Douzième session

Genève, 24-28 janvier 2022

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 d'amendement au Règlement ONU n^o 13
(Freinage des véhicules lourds)****Communication des experts de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles et de l'Association
européenne des fournisseurs de l'automobile***

Le texte ci-après a été établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA). 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 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

Ajouter le nouveau paragraphe 5.2.1.26.5, libellé comme suit :

« **5.2.1.26.5** Si le système de freinage de stationnement détecte une demande (générée automatiquement ou par le conducteur) en vue d'actionner le frein de stationnement, l'émission du signal d'avertissement prescrit au paragraphe 2.6 de l'annexe 8 peut être retardé jusqu'à ce que ledit frein se trouve dans un état stable. ».

Le paragraphe 2.6 de l'annexe 8 est libellé comme suit (pour information uniquement) :

« 2.6 Lorsque la pression dans la conduite d'alimentation en énergie de la chambre de compression des ressorts – à l'exclusion des conduites d'un dispositif auxiliaire de desserrage utilisant un fluide sous pression – chute à un niveau tel que certaines parties des freins commencent à bouger, un signal d'avertissement optique ou auditif doit être actionné. Sous réserve que cette condition soit remplie, le dispositif d'avertissement peut comprendre le signal d'avertissement rouge défini au paragraphe 5.2.1.29.1.1 du présent Règlement. Cette disposition ne s'applique pas aux remorques. ».

II. Justification

1. Le paragraphe 2.6 actuel de l'annexe 8 du Règlement ONU n° 13 prescrit l'actionnement de l'avertisseur de frein de stationnement dès que certaines parties des freins commencent à bouger, c'est-à-dire dès que la pression de la chambre du frein de stationnement tombe sous un seuil déterminé et que la force de freinage de stationnement commence à augmenter. Cette disposition est appliquée depuis longtemps et s'articule bien avec le fonctionnement de la transmission de commande pneumatique et électrique du système de freinage de stationnement.

2. Cependant, un problème a été constaté dans le cas d'une transmission de commande électrique, plus précisément lors de la transition entre l'état « en stationnement » (actionné) et l'état « non stationné » (relâché). Pendant cette transition entre deux états stables, le conducteur peut avoir déjà reçu le signal d'avertissement de frein de stationnement, alors que la transmission de commande électrique n'a pas encore atteint son nouvel état stable (en stationnement). Il risque alors de mal évaluer la situation et de penser que le frein de stationnement est actionné à fond.

3. La présente proposition a pour objet d'éliminer tout risque de mauvaise interprétation de la part du conducteur, en ne permettant l'émission du signal d'avertissement que lorsque la transmission électrique du frein de stationnement se trouve dans un état stable et que ledit frein peut être actionné en toute sécurité.
