



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

Dix-neuvième session

Genève, 25 juin 2024

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'amendements aux Règlements ONU n^{os} 13
et 13-H****Communication des experts de la European Association of Automotive
Suppliers (CLEPA) et de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles (OICA)***

Le texte ci-après, établi par les experts de la European Association of Automotive Suppliers (CLEPA) et de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à permettre l'utilisation d'un système de type verrouillage à enclenchement en remplacement du système de freinage de stationnement à friction. Il est fondé sur les documents informels GRVA-18-08 et GRVA-18-09. 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 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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 d'amendements au Règlement ONU n° 13

Paragraphe 5.2.1.10, lire (la suite du paragraphe est indiquée pour souci de commodité) :

« 5.2.1.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent agir sur des surfaces de freinage reliées aux roues par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Le système de freinage de stationnement peut utiliser un dispositif de verrouillage mécanique (par exemple, verrouillage des vitesses, cliquet de frein de stationnement) suffisamment robuste en remplacement des dispositifs agissant sur les surfaces de freinage pour satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2.3.1 et 2.3.2 de l'annexe 4 du présent Règlement.

Lorsque le couple de freinage pour tel ou tel essieu est assuré à la fois par un système de freinage à friction et un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, la mise hors fonction de cette dernière source est autorisée pour autant que la source de freinage à friction demeure constamment en fonction et soit capable de fournir la compensation dont il est question au paragraphe 5.2.1.7.2.1.

Toutefois, en cas d'effets transitoires de perte de contact de brève durée, une compensation incomplète est admise à condition qu'elle atteigne, dans la seconde, au moins 75 % de sa valeur finale.

Néanmoins, dans tous les cas, la source de freinage à friction constamment en fonction doit garantir que tant le système de freinage de service que le système de freinage de secours continuent de fonctionner avec le degré d'efficacité prescrit.

Pour le système de freinage de stationnement, un désaccouplement des surfaces freinées n'est admis qu'à condition d'être commandé par le conducteur de sa place de conduite ou à l'aide d'une télécommande, au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

La télécommande mentionnée ci-dessus doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques fonction de direction à commande automatique de la catégorie A, conformément à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou à une série ultérieure d'amendements audit Règlement. ».

II. Proposition d'amendements au Règlement ONU n° 13-H

Paragraphe 5.2.10, lire (la suite du paragraphe est indiquée pour souci de commodité) :

« 5.2.10 Les systèmes de freinage de service, de secours et de stationnement doivent agir sur des surfaces de freinage reliées aux roues par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Le système de freinage de stationnement peut utiliser un dispositif de verrouillage mécanique (par exemple, verrouillage des vitesses, cliquet de frein de stationnement) suffisamment robuste en remplacement des dispositifs agissant sur les surfaces de freinage pour satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 2.3.1 et 2.3.2 de l'annexe 3 du présent Règlement.

Lorsque le couple de freinage pour tel ou tel essieu est assuré à la fois par un système de freinage à friction et un système de freinage électrique à récupération de la catégorie B, la mise hors fonction de cette dernière source est autorisée, pour autant que la source de freinage à friction demeure constamment en fonction et capable de fournir la compensation dont il est question au paragraphe 5.2.7.1 ci-dessus.

Toutefois, en cas d'effets transitoires de perte de contact de brève durée, une compensation incomplète est admise à condition qu'elle atteigne, dans la seconde, au moins 75 % de sa valeur finale.

Néanmoins, dans tous les cas, la source de freinage à friction constamment en fonction doit garantir que tant le système de freinage de service que le système de freinage de secours continuent de fonctionner avec le degré d'efficacité prescrit.

Pour le système de freinage de stationnement, un désaccouplement des surfaces freinées n'est admis qu'à condition d'être commandé par le conducteur de sa place de conduite ou à l'aide d'une télécommande, au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

La télécommande susmentionnée doit faire partie d'un système satisfaisant aux prescriptions techniques d'une fonction de direction à commande automatique de la catégorie A, conformément aux spécifications de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 79 ou d'une série ultérieure d'amendements audit Règlement. ».

III. Justification

La présente proposition vise à permettre l'utilisation d'un système de type verrouillage à enclenchement en remplacement du système de freinage de stationnement à friction afin de satisfaire, en conditions statiques, aux prescriptions énoncées dans les Règlements ONU n^{os} 13 et 13-H concernant les systèmes de freinage de stationnement.
