



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 de nouvelle série d'amendements au Règlement
ONU n^o 13 (Freinage des véhicules lourds)****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) comme suite au document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7, est fondé sur le document informel GRVA-18-46/Rev.1. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU n^o 13 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

Paragraphe 5.1.2.4.2, lire :

« 5.1.2.4.2 Pendant le laps de temps visé au paragraphe 5.1.2.4.1, le système de freinage d'endurance doit pouvoir maintenir une vitesse moyenne de 30 km/h dans une descente de 7 %, **à la masse maximale du véhicule ou, dans le cas d'un véhicule à moteur autorisé à tracter une remorque de la catégorie O₄, à la masse maximale de l'ensemble de véhicules, sans dépasser 44 tonnes.**

Néanmoins, pour les véhicules dont l'énergie est absorbée seulement par l'action freinante du moteur, la tolérance concernant la vitesse moyenne, telle que spécifiée au paragraphe 1.8.2.3 de l'annexe 4, doit être appliquée. ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 12.9 et 12.9.1 à 12.9.7, libellés comme suit :

- « **12.9 Dispositions transitoires applicables à la série 14 d'amendements**
- 12.9.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 14 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne refusera d'accorder ou d'accepter une homologation de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 14 d'amendements.**
- 12.9.2 À compter du 1^{er} septembre 2029, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre 2029.**
- 12.9.3 Jusqu'au 1^{er} septembre 2030, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type accordées au titre des précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} septembre 2029.**
- 12.9.4 À compter du 1^{er} septembre 2030, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement.**
- 12.9.5 Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.9.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accepter 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 14 d'amendements.**
- 12.9.6 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront accorder des homologations de type au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement.**
- 12.9.7 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accorder des extensions pour les homologations délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».**

Annexe 4, paragraphe 1.8.1.2, lire :

« 1.8.1.2 Les véhicules de la catégorie N₃ autorisés à tracter une remorque de la catégorie O₄. ~~Si la masse maximale dépasse 26 t, la masse pour l'essai doit être limitée à 26 t, ou, si la masse à vide dépasse cette valeur, cette masse doit être prise en compte par calcul ;~~ ».

Annexe 4, paragraphe 1.8.2.1, lire :

« 1.8.2.1 L'efficacité du système de freinage d'endurance doit être éprouvée à la masse maximale du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, ~~sans dépasser 44 tonnes~~

selon qu'il convient pour apporter la preuve de l'efficacité prescrite au paragraphe 5.1.2.4 du présent Règlement.

En ce qui concerne les véhicules visés au paragraphe 1.8.1.2 de la présente annexe, si la masse maximale dépasse 26 tonnes, la masse pour l'essai peut être limitée à 26 tonnes, ou, si la masse à vide dépasse cette valeur, cette masse peut être prise en compte par calcul. ».

II. Justification

A. Remarques générales

1. Les dispositions concernant les véhicules non destinés au transport de marchandises dangereuses (remorques non ADR) autorisés à tracter une remorque appartenant à la catégorie O₄ sont sujettes à des interprétations divergentes, car on peut comprendre que l'efficacité prescrite est limitée à 26 tonnes (masse maximale du véhicule tracteur) ou à 44 tonnes (masse maximale de l'ensemble de véhicules).
2. La première interprétation (prescriptions d'efficacité jusqu'à 26 tonnes, sur la base de la masse maximale du véhicule tracteur) est largement admise par les autorités d'homologation de type. Le secteur n'a pas connaissance d'une autorité d'homologation de type qui n'admettrait pas cette interprétation.
3. Les prescriptions concernant les essais du type IIA existent depuis plus de 30 ans dans le Règlement, sans qu'aucune modification n'y ait été apportée. Le secteur n'a connaissance d'aucun problème de sécurité sur le terrain. La logique voudrait que l'on conserve les prescriptions actuelles et que l'on en améliore le libellé de manière à ce qu'il reflète l'interprétation qui a cours.
4. Toutefois, le secteur comprendrait que le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés veuille relever le niveau d'efficacité pour qu'il corresponde à l'interprétation la plus stricte du texte actuel. C'est uniquement dans ce but qu'il a préparé la présente proposition, qui vise à améliorer le libellé de la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7.

B. Justification détaillée des modifications proposées

5. Modification du paragraphe 5.1.2.4.2 dans le corps du Règlement : la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7 vise à préciser l'efficacité prescrite dans les prescriptions d'essai (annexe 4, par. 1.8.2.1). Elle risque de créer une confusion semblable à celle évoquée précédemment quant à la question de savoir si la limite de 26 tonnes prescrite en ce qui concerne la masse pour l'essai s'applique aussi aux prescriptions d'efficacité.
6. Le secteur propose plutôt de modifier le paragraphe 5.1.2.4 du corps du Règlement, qui définit l'efficacité prescrite pour le système de freinage d'endurance, sans qu'il y ait d'ambiguïté quant au fait que cette efficacité ne dépend pas de la masse pour l'essai visée au paragraphe 1.8.2.1 de l'annexe 4.
7. Il n'est pas nécessaire de modifier la proposition du document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7 en ce qui concerne le paragraphe 1.8.1.2 de l'annexe 4. La suppression des dispositions relatives à l'essai dans le paragraphe 1.8.1 concernant le champ d'application est un bon moyen d'éviter toute ambiguïté à l'avenir.
8. Il est proposé de modifier le paragraphe 1.8.2.1 afin d'éviter les doublons avec d'autres passages du Règlement (le risque étant qu'un libellé légèrement différent crée des ambiguïtés). Les modifications proposées permettent de renvoyer directement aux paragraphes pertinents, à savoir :
 - a) Le paragraphe 5.1.2.4 pour l'efficacité prescrite ;
 - b) Le paragraphe 1.8.1.2 pour le champ d'application.

C. Justification d'une nouvelle série d'amendements

9. Une nouvelle série d'amendements est nécessaire pour le secteur, étant donné le relèvement du degré d'efficacité prescrite pour le système de freinage d'endurance.

10. Les dates proposées pour les dispositions transitoires de cette nouvelle série d'amendements (14) sont 2029 pour les nouveaux types et 2030 pour tous les types.

11. Les dates proposées sont cohérentes avec les séries d'amendements actuellement en vigueur, à savoir la série 12 (nouveaux types : 2024, tous types : 2026) et la série 13 (nouveaux types : 2026, tous types : 2028), qui imposent un rythme soutenu aux modifications du système de freinage des véhicules utilitaires lourds.

12. Les dates proposées sont également cohérentes avec les efforts que le secteur doit déployer pour adapter la production :

a) L'efficacité attendue du système de freinage d'endurance est un paramètre technique **majeur** qui influe sur les dimensions de l'**ensemble** du groupe motopropulseur du véhicule. Un relèvement du degré d'efficacité prescrite peut supposer de repenser les groupes motopropulseurs, les systèmes de refroidissement et/ou les modèles de batterie (pour les véhicules électriques à batterie), en fonction de la solution technique retenue autorisée par le Règlement en vigueur ;

b) La conception de la transmission, les procédures de validation (capacité de décélération, puissance du moteur, consommation de carburant, etc.), les méthodes de calcul, la documentation relative au produit, les dossiers de certification, la logistique d'approvisionnement, l'offre et l'argumentation commerciales et la documentation après-vente s'articulent autour de ces paramètres, qui peuvent être combinés de plusieurs milliers de façons ;

c) Il faut bien réfléchir avant de modifier les prescriptions concernant les essais du type IIA, étant donné que toute modification aura de lourdes conséquences sur les certifications et la définition des produits.
