



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

Vingtième session

Genève, 23-27 septembre 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 complément au Règlement ONU n^o 13
(Freinage des véhicules lourds)****Communication de l'expert de l'Allemagne***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Allemagne, vise à mieux préciser la masse à prendre en compte dans le cadre de l'essai du type II-A. Il est fondé sur le document informel GRVA-19-08. 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

À titre de référence :

5.1.2.4 Système de freinage d'endurance

Le système de freinage d'endurance doit permettre de maintenir une vitesse constante en descente pendant une longue durée sans utilisation des freins à friction.

Les prescriptions ci-dessous s'appliquent seulement aux véhicules spécifiés au paragraphe 1.8.1 de l'annexe 4. Elles sont réputées satisfaites si les prescriptions d'essai pertinentes spécifiées au paragraphe 1.8.1 de l'annexe 4 sont satisfaites.

5.1.2.4.1. On estime qu'un laps de temps d'au moins 12 min est assimilable à une longue durée.

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.

5.1.2.4.3. Prescriptions particulières applicables à un système de freinage d'endurance comprenant des systèmes de freinage électrique à récupération.

[...] »

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 au présent Règlement, aucune Partie contractante appliquant ledit Règlement ne pourra refuser d'accorder des homologations de type au titre dudit Règlement tel que modifié par la série 14 d'amendements ou d'accepter les homologations ainsi délivrées.**

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 de la précédente série d'amendements et 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 devront accepter les homologations de type accordées au titre de la précédente série d'amendements et 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 de la précédente série d'amendements audit Règlement.**

12.9.5. **Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.9.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer d'accepter les homologations de type délivrées au titre de la précédente série d'amendements audit Règlement pour les véhicules ou les systèmes pour véhicules non visés par les modifications apportées par la série 14 d'amendements.**

12.9.6. Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement sont en droit d'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 devront continuer d'accorder des extensions pour les homologations existantes délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

Annexe 4, paragraphe 1.8.1.2, lire :

« 1.8 Essai du type IIA (efficacité du freinage d'endurance)

1.8.1. Les véhicules des catégories ci-après doivent être soumis à l'essai du type IIA :

1.8.1.1. Les véhicules de la catégorie M₃, relevant de la classe II, III ou B selon les définitions de l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) ;

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 ;~~

1.8.1.3. Certains véhicules visés par l'ADR (voir annexe 5). »

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

II. Justification

1. Les dispositions relatives à l'essai qui se trouvaient dans la section relative au champ d'application (par. 1.8.1 et al. suiv.) ont été déplacées dans la section décrivant les conditions d'essai (par. 1.8.2 et al. suiv.).

2. Le texte d'origine du Règlement, s'agissant de la masse d'essai, risquait d'être mal interprété. Le document [ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/7](#), qui constituait une première tentative de clarification du Règlement, a fait l'objet de commentaires (y compris le document informel GRVA-18-46/Rev.1).

3. Le système de freinage d'endurance, qui ralentit uniquement le véhicule tracteur, mais n'agit pas sur la remorque, doit supporter la masse totale de l'ensemble de véhicules pour garantir la sécurité routière. Lors de l'essai, on doit donc prendre en compte la masse de l'ensemble de véhicules, et pas seulement la masse du véhicule tracteur.

4. Il est donc précisé que, dans le cas de véhicules autorisés à tracter une ou plusieurs remorques de la catégorie O₄, la masse d'essai doit correspondre à la masse totale de l'ensemble de véhicules.