



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 4 d) de l'ordre du jour provisoire

Véhicules automatisés/autonomes et connectés**Règlement ONU n° 157****Proposition de complément au Règlement ONU n° 13
(Freinage des véhicules lourds)****Communication des experts de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles et de la European
Association of Automotive Suppliers***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et de la European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), porte sur l'homologation de type d'un dispositif de verrouillage du frein de stationnement en remplacement du système de freinage de stationnement à friction pour maintenir le véhicule immobile. Il est fondé sur le document informel GRVA-19-06. 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

Paragraphe 5.2.1.10, lire :

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

Le système de freinage de stationnement peut utiliser un *dispositif de verrouillage du frein de stationnement* en remplacement des dispositifs agissant sur les surfaces de freinage. Ce dispositif de verrouillage du frein de stationnement doit être constitué d'éléments suffisamment robustes et doit être aussi efficace que les 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 capable d'assurer l'action de compensation dont il est question au paragraphe 5.2.7.1.2.1 ci-dessus.

Toutefois, en cas d'effets transitoires de mise hors contact de brève durée, une compensation incomplète est admise, mais elle doit avoir atteint dans un délai d'1 s 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 *ou du dispositif de verrouillage du frein de stationnement* 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. ».

II. Justification

1. La présente proposition vise à permettre l'utilisation d'un dispositif de verrouillage du frein de stationnement en remplacement du système de freinage de stationnement à friction afin de satisfaire, en conditions statiques, aux prescriptions énoncées dans le Règlement ONU n° 13 concernant les systèmes de freinage de stationnement.

2. Après la présentation de la proposition de base à la dix-huitième session du GRVA, les parties contractantes suivantes ont fait part des préoccupations ci-après :

a) L'Italie a demandé qu'un terme neutre sur le plan technologique soit utilisé à la place du terme « dispositif de verrouillage mécanique », car, à l'avenir, des solutions techniques reposant sur des dispositifs non mécaniques pourraient être conçues pour maintenir un véhicule à l'arrêt. Pour donner suite à cette demande, le dispositif est désormais appelé « dispositif de verrouillage du frein de stationnement » et non plus « dispositif à action mécanique » ;

b) La Suisse a demandé que ce dispositif de remplacement utilisé pour maintenir le véhicule immobile soit au moins aussi efficace que le dispositif à friction. Pour donner suite à cette demande, la prescription relative au dispositif de verrouillage du frein de stationnement a été modifiée de sorte qu'il soit prescrit que ce dispositif soit au moins aussi efficace que les dispositifs agissant sur les surfaces de freinage ;

c) Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a demandé que le dispositif de verrouillage du frein de stationnement soit évalué lors du contrôle technique périodique. Il est possible de procéder à cette évaluation en activant le dispositif de verrouillage du frein de stationnement sur le banc à rouleaux.
