

**Conseil économique et social**

Distr. générale
6 juillet 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****Groupe de travail en matière de roulement et de freinage****Quatre-vingtième session**

Genève, 15-18 septembre 2015

Point 9 a) de l'ordre du jour provisoire

Équipement de direction – Règlement n° 79**Proposition d'amendement au Règlement n° 79
(Équipement de direction)****Communication des experts du Comité de liaison
de la construction de carrosseries et de remorques***

Le texte reproduit ci-après, établi par le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), vise à introduire dans le Règlement n° 79 un amendement ayant pour effet de supprimer des restrictions relatives à la conception et de permettre aux constructeurs d'utiliser des technologies nouvelles qui auraient été interdites auparavant. Il annule et remplace les documents ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/25, ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/8 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/8 ainsi que le document informel GRRF/79/21. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts ou en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Table des matières, ajouter la nouvelle annexe 7, ainsi conçue :

« 7 Dispositions spéciales concernant l'alimentation électrique des systèmes de direction des remorques à partir du véhicule tracteur ».

Introduction, modifier comme suit :

« Introduction

Le présent Règlement a pour objet ...

... ont été appelés "systèmes de direction autonomes".

Par ailleurs, le présent Règlement empêche l'homologation des systèmes permettant de diriger une remorque ~~au moyen de conduites d'alimentation en énergie et de commandes électriques reliant la remorque au véhicule tracteur, puisqu'il n'existe actuellement pas de aucune~~ norme applicable à ce type de systèmes. ~~aux raccords d'alimentation en énergie ni à l'échange de données numériques.~~ Il est probable qu'un jour la norme ISO 11992 de l'Organisation internationale de normalisation sera modifiée ~~pour tenir compte de la~~ **pour inclure des messages concernant la** transmission de données relatives à la commande de direction. ».

Paragraphe 1.2.3, supprimer.

Paragraphe 1.2.4, supprimer.

Paragraphe 2.5.2.2, modifier comme suit :

« 2.5.2.2 L'"équipement de direction articulé", dans lequel les forces de direction sont produites par un changement de direction du véhicule tracteur et dans lequel le braquage des roues directrices de la remorque est directement lié à l'angle relatif entre l'axe longitudinal du véhicule tracteur et celui de la remorque; ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.5.2.5, ainsi conçu :

« 2.5.2.5 L'"équipement de servodirection", dans lequel les forces de direction sont uniquement produites par une ou plusieurs sources d'énergie; ».

Paragraphe 5.1.3, modifier comme suit :

« 5.1.3 Le sens d'actionnement de la commande de direction doit correspondre au changement de direction voulu et il doit y avoir une relation continue entre l'angle de commande et l'angle de braquage. Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux systèmes qui comportent une fonction de direction à commande automatique ou correctrice, ni aux équipements de direction auxiliaires.

Ces prescriptions peuvent aussi ne pas s'appliquer nécessairement dans le cas d'un équipement de servodirection lorsque le véhicule est à l'arrêt, **au cours de manœuvres à des vitesses ne dépassant pas 15 km/h** ou lorsque le système n'est pas activé. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.1.7, ainsi conçu :

« 5.1.7 **Les véhicules tracteurs équipés d'un raccord destiné à alimenter le système de direction de la remorque en énergie électrique et les remorques utilisant l'énergie électrique du véhicule tracteur pour alimenter leur système de direction doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes de l'annexe 7.** ».

Les paragraphes 5.1.7 à 5.1.10 deviennent les paragraphes 5.1.8 à 5.1.11.

Annexe 1,

Ajouter le nouveau point 7, ainsi conçu :

- « 7. **Applicable uniquement aux véhicules tracteurs**
- 7.1 **Le véhicule tracteur est/n'est pas² équipé d'un raccord électrique conforme aux prescriptions pertinentes de l'annexe 7.**
- 7.2 **L'intensité maximale disponible est de : A³. ».**

Ajouter le nouveau point 8, avec la nouvelle note de bas de page 3, ainsi conçus :

- « 8. **Applicable uniquement aux remorques**
- 8.1 **Le système de direction de la remorque remplit les conditions pertinentes énoncées à l'annexe 7 du Règlement n° 79 oui/non²**
- 8.2 **L'intensité maximale nécessaire pour le système de direction de la remorque est de A³**
- 8.3 **Le système de direction de la remorque est/n'est pas² capable d'alimenter l'équipement auxiliaire de la remorque en énergie électrique. ».**

³ Telle qu'elle est définie par le constructeur du véhicule – voir le paragraphe 2.3 ou 3.1 de l'annexe 7, selon le cas. ».

Les points 7 à 16 deviennent les points 9 à 18.

Annexe 5,

Paragraphe 2.1.1, modifier comme suit :

- « 2.1.1 Les conduites des transmissions purement hydrauliques doivent pouvoir résister à une pression de rupture au moins égale à quatre fois la pression de service normale maximum (T) spécifiée par le constructeur du véhicule. Les raccords flexibles doivent satisfaire aux normes ISO suivantes : 1402:1994, 6605:1986 et 7751:1991. **On peut toutefois utiliser des conduites hydrauliques ayant des caractéristiques différentes de celles qui sont définies ci-dessus à condition de pouvoir apporter au service technique, au moment de l'homologation de type, la preuve que ces caractéristiques et la pression de rupture des conduites hydrauliques et de leurs raccords flexibles sont compatibles avec les caractéristiques de fonctionnement du système de direction installé sur le véhicule. ».**

Paragraphe 2.3.1, modifier comme suit :

- « 2.3.1 La timonerie de direction doit être protégée de toute surpression par une soupape de décompression qui se déclenche entre ~~1,5~~ **1,1** T et 2,2 T. **La valeur de la pression de fonctionnement de la soupape de décompression doit être compatible avec les caractéristiques de fonctionnement du système de direction installé sur le véhicule. Il incombe au constructeur de le confirmer au moment de l'homologation de type. ».**

Ajouter la nouvelle annexe 7, ainsi conçue :

« Annexe 7

Dispositions spéciales concernant l'alimentation électrique des systèmes de direction des remorques à partir du véhicule tracteur

1. Généralités

Les prescriptions de la présente annexe doivent être appliquées aux véhicules tracteurs et aux remorques lorsque l'énergie électrique destinée à faciliter le fonctionnement du système de direction installé sur la remorque est fournie à partir du véhicule tracteur.

2. Prescriptions applicables aux véhicules tracteurs

2.1 Alimentation en énergie

2.1.1 Le constructeur du véhicule doit définir la capacité de la source électrique de telle sorte que la remorque dispose de l'intensité visée au paragraphe 2.3 ci-dessous dans les conditions d'utilisation normales du véhicule.

2.1.2 Dans le manuel du conducteur doivent figurer des renseignements informant le conducteur de l'intensité électrique disponible pour alimenter le système de direction de la remorque et l'avisant de ne pas connecter l'interface électrique lorsque l'intensité requise, inscrite sur la remorque, dépasse ce que peut fournir le véhicule tracteur.

2.1.3 L'alimentation électrique fournie par le raccord auquel il est fait référence au paragraphe 2.5 ci-dessous doit être utilisée pour alimenter le système de direction de la remorque. Les dispositions du paragraphe 3.3 ci-dessous doivent cependant s'appliquer dans tous les cas.

2.2 La tension de fonctionnement nominale est de 24 V.

2.3 L'intensité électrique maximale disponible au raccord mentionné au paragraphe 2.5.2 ci-dessous doit être définie par le constructeur du véhicule tracteur.

2.4 Protection du système électrique

2.4.1 Le système électrique du véhicule tracteur doit être protégé contre les effets d'une surcharge ou d'un court-circuit dans l'alimentation du système de direction de la remorque.

2.5 Câblage et raccords

2.5.1 Les câbles utilisés pour alimenter le système de direction en énergie électrique doivent avoir une section de conducteur compatible avec l'intensité définie au paragraphe 2.3 ci-dessus.

2.5.2 En attendant qu'une norme uniforme soit définie, le raccord utilisé pour relier le véhicule tracteur à la remorque doit remplir les conditions suivantes :

- a) Les broches doivent avoir une capacité de transport de courant compatible avec l'intensité maximale visée au paragraphe 2.3 ci-dessus;
- b) L'indice de protection du raccord doit être adapté à l'usage qui est fait de ce dernier et doit figurer dans l'évaluation de l'annexe 6; et
- c) Le raccord ne doit pas être interchangeable avec un autre raccord électrique utilisé sur le véhicule tracteur (ISO 7638, ISO 12098, etc.).

2.6 Marques

- 2.6.1 Le véhicule tracteur doit porter une marque indiquant l'intensité maximale disponible pour la remorque, telle qu'elle est définie au paragraphe 2.3 ci-dessus.

Cette marque doit être indélébile et placée de manière à être visible lorsque l'on raccorde l'interface électrique visée au paragraphe 2.5.2 ci-dessus.

3. Prescriptions pour les remorques

- 3.1 L'intensité électrique maximale absorbée par le système de direction de la remorque doit être définie par le constructeur du véhicule.

- 3.2 La tension de fonctionnement nominale est de 24 V.

- 3.3 L'énergie électrique transmise par le véhicule tracteur ne doit être utilisée que comme suit :

- a) Exclusivement pour alimenter le système de direction de la remorque;

ou

- b) Pour alimenter à la fois le système de direction et les systèmes auxiliaires de la remorque, à condition que le système de direction soit prioritaire et protégé contre les effets d'une surcharge due à des causes extérieures.

3.4 Câblage et raccords

- 3.4.1 Les câbles utilisés pour alimenter le système de direction en énergie électrique doivent avoir une section de conducteur compatible avec les besoins en énergie du système de direction installé sur la remorque.

- 3.4.2 En attendant qu'une norme uniforme soit définie, le raccord utilisé pour relier le véhicule tracteur à la remorque doit remplir les conditions suivantes :

- a) Les broches doivent avoir une capacité de transport de courant compatible avec l'intensité électrique maximale définie au paragraphe 3.1 ci-dessus.
- b) L'indice de protection du raccord doit être adapté à l'usage qui est fait de ce dernier et doit figurer dans l'évaluation définie à l'annexe 6; et
- c) Le raccord ne doit pas être interchangeable avec un autre raccord électrique utilisé sur le véhicule tracteur (ISO 7638, ISO 12098, etc.).

3.5 Signal de défaillance

Les défaillances dans la transmission de la commande électrique du système de direction doivent être directement ou indirectement signalées au conducteur, conformément au paragraphe 5.4.1.1 du Règlement. Le moyen utilisé pour avertir le conducteur doit être défini par le constructeur du véhicule, conformément au paragraphe 3.4.3 de l'annexe 6.

3.6 Démonstration du fonctionnement du système de direction

3.6.1 Au moment de l'homologation de type, le constructeur de la remorque doit démontrer au service technique le bon fonctionnement du système de direction en se conformant aux prescriptions pertinentes du Règlement et de ses annexes.

3.6.2 Dans le cas d'une remorque attelée à un véhicule tracteur ne disposant pas d'une alimentation électrique pour le système de direction de la remorque, ou en cas de coupure de l'alimentation électrique de ce système de direction, ou encore en cas de défaillance de la transmission électrique des commandes du système de commande de direction de la remorque, il doit être démontré que la remorque remplit les conditions définies au paragraphe 6.3 du Règlement.

3.6.3 Si le système de direction de la remorque utilise une transmission hydraulique, ce sont les prescriptions de l'annexe 5 qui doivent s'appliquer.

3.7 Essai en conditions transitoires

3.7.1 En attendant que des méthodes d'essai uniformes aient été convenues, le constructeur du véhicule doit aviser le service technique de ses méthodes d'essai et de ses résultats concernant le comportement provisoire du véhicule en cas de défaillance.

3.8 Marques

3.8.1 Les remorques équipées d'un raccord destiné à alimenter en énergie électrique leur système de direction doivent porter une marque indiquant :

- a) L'intensité électrique maximale reprise pour le système de direction, telle qu'elle est définie au paragraphe 3.1 ci-dessus;
- b) Le fonctionnement du système de direction de la remorque et la manœuvrabilité de celle-ci lorsque le raccord est connecté et lorsqu'il est déconnecté.

Cette marque doit être indélébile et positionnée de manière à être visible lorsqu'on raccorde l'interface électrique visée au paragraphe 3.3.2 ci-dessus. ».

II. Justification

1. Lors de la soixante-quatorzième session du GRRF, le CLCCR a présenté le document GRRF-74-37, qui ne contenait aucune proposition d'amendement au Règlement n° 79, mais avait pour objet d'attirer l'attention du GRRF sur le fait que l'application d'une restriction relative à la conception empêchait les remorques d'utiliser toute forme d'énergie provenant du véhicule tracteur. À l'issue d'un débat, un certain nombre de délégués se sont prononcés en faveur d'un amendement au Règlement n° 79 destiné à lever cette restriction.

2. Lors de la soixante-quinzième session du GRRF, le CLCCR a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/25. Des observations ont été formulées par les experts du Japon et des Pays-Bas. En outre, l'expert de l'OICA a soumis le document informel GRRF-75-11.

3. Le présent document propose des amendements qui tiennent compte des observations formulées par plusieurs experts et par l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), comme suit :

a) Supprimer la référence à IP54, mais exiger que le connecteur ait un indice de protection approprié à son usage et faire figurer la spécification du connecteur dans l'évaluation de l'annexe 6;

b) Il est considéré qu'au stade actuel, alors que les systèmes de direction assistée des remorques en sont à leur tout début, le fait de stipuler une intensité électrique maximale introduirait dans leur conception une nouvelle restriction qu'il est préférable d'éviter. Cependant, pour assurer un fonctionnement sûr des remorques, des améliorations ont été apportées aux prescriptions en cas de défaillance et des renseignements supplémentaires ont été mis à la disposition des conducteurs afin qu'ils soient dûment informés des limitations imposées au fonctionnement du système de direction des remorques;

c) Des débats ont eu lieu avec les experts de l'OICA concernant la majorité de leurs préoccupations traitées soit dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2013/25, soit dans le présent document.

4. Lors de la soixante-dix-huitième session du GRRF, le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/8 a été présenté. Il a cependant été souligné qu'un certain nombre de précisions devaient être apportées en ce qui concernait les prescriptions en cas de défaillance électrique ou de non connexion au système d'alimentation. C'est désormais chose faite, puisqu'il a été demandé que dans de tels cas ce soient les prescriptions du paragraphe 6.3 du Règlement qui s'appliquent. Cela paraît approprié dans le cas d'une remorque attelée à un véhicule tracteur qui ne dispose pas d'une source d'énergie suffisante pour alimenter le système de direction de la remorque, tant que des prescriptions uniformes n'auront pas été définies pour un raccord et que l'utilisation de ce raccord ne sera pas généralisée.

5. Des observations supplémentaires ont été reçues de la part de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) et de l'OICA au sujet de l'utilisation de l'énergie électrique fournie par le véhicule tracteur. Il y a été répondu dans les paragraphes 2.1.3 et 3.3 de l'annexe 7, le second définissant les conditions d'utilisation de l'énergie électrique, suivant en cela les principes appliqués dans le Règlement n° 13 concernant l'énergie électrique fournie par le raccord ISO 7638.

6. À la soixante-dix-neuvième session du GRRF, le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2015/8 a été présenté. Les délégués du Danemark et de l'Allemagne ont fait des observations sur plusieurs paragraphes et il y a été répondu au cours du débat. Le délégué du Japon a posé la question de la conformité aux prescriptions du Règlement n° 48 des voyants d'alarme montés sur les remorques. Il a été décidé que le secrétariat soulèverait ce point à la session d'avril du Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) (voir document informel GRE-73-09).

7. Aucun accord formel n'ayant été conclu sur l'application du Règlement n° 48 en ce qui concerne les voyants d'alarme montés sur les remorques, il n'est pas fait mention dans la présente proposition d'une obligation relative à un voyant d'alarme sur la remorque. Les dispositions existantes pour les signaux de défaillance, quant à elles, sont toujours valables.