



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****186<sup>e</sup> session**

Genève, 8-11 mars 2022

Point 4.7.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :****Examen de projets d'amendements à des Règlements existants,  
soumis par le GRVA****Proposition de complément 1 à la série 05 d'amendements  
au Règlement ONU n° 78 (Freinage des motocycles)****Communication du Groupe de travail des véhicules  
automatisés/autonomes et connectés\***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa onzième session (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/11, par. 99), est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/26, tel que modifié par l'annexe V du rapport de la session, et ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/27. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2022.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), 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.



Les paragraphes 2.31 à 2.32 deviennent les paragraphes 2.31 à 2.33 et se lisent comme suit :

- « 2.31 Par “*signal de freinage*”, un signal logique indiquant quand l’allumage du feu-stop est requis ou autorisé, comme spécifié au paragraphe 5.1.17 du présent Règlement.
- 2.32 Par “*système de freinage électrique à récupération*”, un système de freinage qui, pendant la décélération, permet de convertir l’énergie cinétique du véhicule en énergie électrique, et qui ne fait pas partie du système de freinage de service.
- 2.33 Par “*désactiver le système antiblocage*”, mettre le système dans un état dans lequel il ne satisfait plus aux prescriptions techniques du paragraphe 9 de l’annexe 3 du présent Règlement. ».

Paragraphe 5.1.17.2, lire :

- « 5.1.17.2 En outre, dans le cas d’un véhicule équipé d’un système de freinage électrique par récupération produisant un ralentissement lorsque la pédale d’accélérateur est relâchée, les conditions d’émission du signal de freinage sont les suivantes<sup>4</sup> :

Décélération du véhicule par freinage par récupération	Émission du signal
$\leq 1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal peut être émis
$>1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal peut être émis

Une mesure appropriée (par exemple, l’élimination de l’hystérésis, le lissage ou la temporisation) doit être mise en œuvre afin d’éviter que des modifications rapides du signal n’entraînent le clignotement des feux-stop.

<sup>4</sup> Au moment de l’homologation de type, le constructeur automobile doit confirmer le respect de cette disposition. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.1.17.3, libellé comme suit :

- « 5.1.17.3 Une fois émis, le signal doit persister tant qu’une demande de décélération du système de freinage électrique à récupération est maintenue. Il peut toutefois être supprimé à l’arrêt.

Le signal ne doit pas être émis lorsque le ralentissement est uniquement dû à l’effet de freinage naturel du moteur, à la résistance à l’air ou au roulement ou à la déclivité de la route. ».

Annexe 3, paragraphe 1.1.3, lire :

- « 1.1.3 Mesure du CFM :

On mesure le CFM conformément aux prescriptions de l’autorité d’homologation de type en utilisant :

- a) Soit un pneumatique d’essai de référence prescrit par la norme ASTM International E1136-19 suivant la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph ;

- b) Soit un pneumatique d'essai de référence prescrit par la norme ASTM International F2493-20 suivant la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph<sup>1</sup> ;
- c) Soit la méthode indiquée à l'appendice 1 de la présente annexe.

---

<sup>1</sup> Dans ce cas, le coefficient de freinage maximal obtenu doit être ramené à la valeur équivalente pour un pneumatique d'essai de référence prescrit par la norme E1136-19 en utilisant l'équation de corrélation décrite dans la méthode ASTM E1337-19. ».

---