



---

**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 4.7.11 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 4 à la série 03 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.



*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. ».

---