



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

Quatorzième session

Genève, 26-30 septembre 2022

Point 9 b) de l'ordre du jour provisoire

Freinage des motocycles : Règlement ONU n° 78**Proposition de complément à la série 05 d'amendements
au Règlement ONU n° 78 (Freinage des motocycles)****Communication de l'expert de l'International Motorcycle
Manufacturers Association***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA), vise à aligner davantage les dispositions relatives aux feux-stop du Règlement ONU n° 78 sur celles du Règlement ONU n° 13-H. Il est fondé sur le document informel GRVA-13-15. 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 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.



I. Proposition

Ajouter le nouveau paragraphe 2.34, libellé comme suit :

« **2.34** Par “freinage à commande automatique”, une fonction d’un système électronique complexe de commande qui actionne le(s) système(s) de freinage ou les freins de certains essieux en vue de produire la décélération du véhicule, avec ou sans intervention directe du conducteur, en conséquence de l’évaluation automatique des informations communiquées par les systèmes de bord du véhicule. ».

Paragraphe 5.1.17.2, lire :

« 5.1.17.2 En outre, dans le cas d’un véhicule équipé d’un système de freinage à commande automatique et/ou d’un système de freinage électrique par récupération produisant un ralentissement (**par exemple**, lorsque la pédale d’accélérateur est relâchée), les conditions d’émission du signal de freinage sont les suivantes⁴ :

<i>Décélération du véhicule par freinage à commande automatique et/ou freinage à récupération</i>	<i>Émission du signal</i>
≤ 1,3 m/s ²	Le signal peut être émis
>1,3 m/s ²	Le signal doit être émis

(...) ».

Paragraphe 5.1.17.3, lire :

« 5.1.17.3 Une fois émis, le signal doit persister tant qu’une demande de décélération **du système de freinage à commande automatique et/ou** du système de freinage électrique à récupération est maintenue. Il peut toutefois être supprimé à l’arrêt, **ou lorsque la demande de décélération tombe en dessous de 1,3 m/s² ou de la valeur qui a entraîné l’émission du signal, la valeur la plus faible étant retenue.**

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. ».

II. Justification

1. La présente proposition vise à aligner davantage les dispositions relatives aux feux-stop du Règlement ONU n° 78 sur celles du Règlement ONU n° 13-H, afin d’obtenir un comportement uniforme des feux-stop des différentes catégories de véhicules, et d’éviter ainsi de désorienter les usagers de la route qui circulent derrière un véhicule qui freine, quelle que soit la catégorie de ce véhicule. Elle vise en particulier à :

a) Permettre l’activation des feux-stop lorsque la décélération du véhicule est produite par le freinage à commande automatique ;

b) Aligner les critères énoncés au paragraphe 5.1.17.2 sur les dernières modifications apportées au paragraphe 5.2.22.2 du Règlement ONU n° 13-H, telles qu’adoptées à la douzième session du GRVA, en janvier 2022 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/10 tel que modifié par le document informel GRVA-12-24).