



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****189<sup>e</sup> session**

Genève, 7-9 mars 2023

Point 4.7.2 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :****Examen de projets d'amendements à des Règlements ONU existants,  
soumis par le GRVA****Proposition de complément 2 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 quatorzième session (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/14, par. 109), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/26. 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 2023.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), par. 20.6), 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.



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 suivantes<sup>4</sup> :

<i>Décélération du véhicule par freinage à commande automatique et/ou freinage à récupération</i>	<i>Émission du signal</i>
$\leq 1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal peut être émis
$>1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal doit 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. ».

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  $1,3 \text{ m/s}^2$  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. ».