



---

**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 4.7.1 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 17 à la version originale  
du Règlement ONU n° 13-H (Système de freinage  
des voitures particulières)****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. 100), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/25, tel que modifié par le document informel GRVA-14-55/Rev.1. 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.



*Annexe 9, partie A,*

*Paragraphe 4.2.2 et sous-paragraphes 4.2.2.1, 4.2.2.2 et 4.2.2.3, lire :*

- « 4.2.2 Le revêtement d'essai permet d'obtenir un coefficient de freinage maximal nominal<sup>1</sup> de 0,9, sauf indication contraire, lors d'un essai effectué selon l'une des méthodes suivantes :
- 4.2.2.1 Le pneumatique d'essai de référence normalisé E1136-19 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM), conformément à la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph ;
- 4.2.2.2 La méthode de détermination du coefficient d'adhérence (k), décrite à l'appendice 2 de l'annexe 6 du présent Règlement ;
- 4.2.2.3 Le pneumatique d'essai de référence normalisé F2493-20 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM), conformément à la méthode ASTM E1337-19, à une vitesse de 40 mph. Dans ce cas, un coefficient de freinage maximal nominal de 1,017 est équivalent au coefficient de freinage maximal nominal de 0,9 mentionné au paragraphe 4.2.2. ».
- 

---

<sup>1</sup> Par valeur « nominale », on entend la valeur théorique visée.