

17 janvier 2020

---

## Accord

### **Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements\***

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

---

## **Additif n° 77 : Règlement ONU n° 78**

### **Révision 2 – Amendement 1**

Complément 1 à la série 04 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 11 janvier 2020

### **Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L1, L2, L3, L4 et L5 en ce qui concerne le freinage**

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2019/146.



**Nations Unies**

---

\* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).

GE.20-00734 (F) 170220 170220



Merci de recycler



Ajouter le nouveau paragraphe 2.31, libellé 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. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.32, libellé comme suit :

« 2.32 Par “*système de freinage électrique par 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. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.1.17 et ses alinéas, libellés comme suit :

« 5.1.17 L’émission ou la désactivation du signal de freinage commandant l’allumage du (des) feu(x)-stop, tels que définis dans le Règlement ONU n° 53, ne doit se faire qu’aux conditions suivantes :

5.1.17.1 L’actionnement d’un frein de service par le motocycliste, qui commande l’émission du signal de freinage et l’allumage des feux-stop.

5.1.17.2 En outre, dans le cas d’un véhicule mû seulement par une chaîne de traction électrique équipée d’un système de freinage électrique par récupération tel qu’il est défini au paragraphe 2.32 du présent Règlement, produisant un ralentissement lorsque la pédale d’accélérateur est relâchée, les conditions d’émission du signal de freinage sont les suivantes :

<i>Décélération du véhicule</i>	<i>Émission du signal</i>
$\leq 0,7 \text{ m/s}^2$	Le signal ne doit pas être émis
$> 0,7 \text{ m/s}^2$ et $\leq 1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal peut être émis
$> 1,3 \text{ m/s}^2$	Le signal doit être émis

Dans tous les cas, le signal doit être désactivé au plus tard lorsque la décélération tombe sous le seuil de  $0,7 \text{ m/s}^2$ \*. ».

Ajouter une note de bas de page \*, libellée comme suit :

« \* Au moment de l’homologation de type, le constructeur automobile doit confirmer le respect de cette disposition. ».