



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

Onzième sessionGenève, 27 septembre-1^{er} octobre 2021

Point 9 b) de l'ordre du jour provisoire

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

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA) dans le but d'aligner les prescriptions du Règlement ONU n° 78 sur les derniers amendements apportés au Règlement ONU n° 13-H s'agissant des seuils de décélération pour l'activation du ou des feux-stop en cas de freinage par récupération, que le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) a adoptés à sa septième session. Il est fondé sur le document informel GRVA-10-11. 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.

I. Proposition*Paragraphe 5.1.17.2, lire :*

- « 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 suivantes⁴ :

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51), 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.



Décélération du véhicule	Émission du signal
$\leq 0,7 \text{ m/s}^2$	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 $0,7 \text{ m/s}^2$ *.

* Au moment de l'homologation de type, le constructeur automobile doit confirmer le respect de cette disposition.

Une fois émis, le signal doit persister tant qu'une demande de décélération est maintenue. Il peut toutefois être supprimé à l'arrêt.

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.

⁴ Au moment de l'homologation de type, le constructeur automobile doit confirmer le respect de cette disposition. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 5.1.17.3, libellé comme suit :

« 5.1.17.3 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. L'objet de la présente proposition est d'aligner les dispositions du Règlement ONU n° 78 sur les derniers amendements apportés au Règlement ONU n° 13-H s'agissant des seuils de décélération pour l'activation du ou des feux-stop en cas de freinage par récupération, comme présenté par l'IMMA dans le document GRVA-10-11 à la dixième session du GRVA, afin que les deux Règlements restent harmonisés.

2. Le Règlement ONU n° 78 contient actuellement des dispositions relatives à l'émission du signal d'activation des feux-stop en cas de freinage par récupération pour les véhicules de la catégorie L. Les seuils de décélération du Règlement ONU n° 78 sont alignés sur ceux de la version actuelle du Règlement ONU n° 13-H, ce qui garantit un comportement uniforme des feux-stop des différentes catégories de véhicules et évite donc de désorienter les usagers de la route qui circulent derrière un véhicule qui freine, quelle que soit sa catégorie.

3. En décembre 2020, le GRVA a adopté une proposition de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) et de l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA) modifiant les dispositions relatives à l'émission d'un signal de freinage commandant l'allumage des feux-stop du Règlement ONU n° 13-H (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2020/31), afin que l'allumage des feux-stop signale l'intention de ralentir, indépendamment du type de propulsion. À cette fin, la prescription visant à désactiver le signal du feu-stop lorsque la décélération est inférieure à $0,7 \text{ m/s}^2$ en cas de freinage par récupération a été supprimée. Dans un souci de cohérence, l'IMMA propose de modifier les seuils de décélération du Règlement ONU n° 78 en conséquence.