



Conseil économique et social

Distr. générale
21 décembre 2023
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

192^e session

Genève, 5-8 mars 2024

Point 4.7.3 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 1 à la série 13 d'amendements au Règlement ONU n° 13 (Freinage des véhicules lourds)

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 dix-septième session (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/17, par. 100), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2023/24. 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 2024.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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.



Paragraphe 5.1.2.4.3.1, lire :

« 5.1.2.4.3.1 Un tel système est réputé conforme aux prescriptions des paragraphes 5.1.2.4.1 et 5.1.2.4.2 si le véhicule qui en est équipé est capable de stocker et/ou de dissiper (par exemple, au moyen d'un frein d'endurance supplémentaire) l'énergie du dénivelé négatif maximal (nécessitant une capacité de stockage d'énergie dans la batterie de traction) pouvant être descendu par le véhicule (consommant l'énergie stockée dans la batterie de traction pendant le trajet vers la descente en question), cette valeur étant limitée au niveau d'énergie prescrit aux paragraphes 5.1.2.4.1 et 5.1.2.4.2, en tenant compte de l'état de charge électrique et en utilisant des outils tels que les systèmes mondiaux de navigation par satellite associés à un modèle topographique et à un système de gestion de la batterie intelligent.

Cela doit faire l'objet d'une démonstration, à la satisfaction du service technique, qui doit notamment reposer sur l'essai spécifié à l'alinéa a) du paragraphe 1.8.2.5 de l'annexe 4 et sur la fourniture d'un dossier détaillé comprenant des explications concernant la façon dont les stratégies appliquées dans le cadre du système permettent de garantir que les prescriptions relatives au freinage d'endurance peuvent toujours être respectées. ».
