

23 novembre 2023

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 77 – Règlement ONU n° 78

Révision 3 – Amendement 2

Complément 2 à la série 05 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 24 septembre 2023

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.29/2023/10](https://www.unece.org/transport/working-papers/2023/10).



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).



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 suivantes⁴ :

<i>Décélération du véhicule par freinage à commande automatique et/ou freinage à récupération</i>	<i>Émission du signal</i>
≤ 1,3 m/s ²	Le signal peut être émis
>1,3 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 m/s² 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. ».
