



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

Septième session

Genève, 21-25 septembre 2020

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Systemes actifs de freinage d'urgence**Proposition de série 02 d'amendements au Règlement ONU
n° 152 (Systemes actifs de freinage d'urgence pour les
véhicules des catégories M₁ et N₁)****Communication des experts des véhicules des catégories M₁ et N₁ du
groupe de travail informel des systemes actifs de freinage d'urgence***

Le texte ci-après, établi par les experts des véhicules des catégories M₁ et N₁ du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS), vise à ajouter des dispositions relatives au scénario voiture contre bicyclette en tant que deuxième étape d'une approche en deux temps. La première étape fait l'objet d'un document distinct. Un troisième document propose comme solution une approche en une seule étape. Le groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) est invité à décider si l'approche à adopter pour le scénario voiture contre bicyclette doit comporter une ou deux étapes. 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.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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.



I. Proposition

Paragraphe 5.2.3.3, lire :

5.2.3.3 Plage de vitesses

Le système doit être fonctionnel au moins pour la plage de vitesses du véhicule comprise entre ~~30 km/h~~ **20 km/h** et 60 km/h et pour toutes les conditions de charge du véhicule, sauf s'il a été désactivé comme indiqué au paragraphe 5.4.

Tableaux du paragraphe 5.2.3.4, lire :

Vitesse d'impact maximale (km/h) pour la catégorie M₁*

<i>Vitesse du véhicule mis à l'essai (km/h)</i>	<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
38	0,00	0,00
40	10,00	0,00
45	25,00	25,00
50	30,00	30,00
55	35,00	35,00
60	40,00	40,00

Toutes les valeurs sont exprimées en km/h

Vitesse d'impact maximale (km/h) pour la catégorie M₁‡

<i>Vitesse du véhicule mis à l'essai (km/h)</i>	<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
38	0,00	0,00
40	10,00	10,00
45	25,00	25,00
50	30,00	30,00
55	35,00	35,00
60	40,00	40,00

Toutes les valeurs sont exprimées en km/h

...

Vitesse d'impact maximale (km/h) pour la catégorie N₁*

<i>Vitesse du véhicule mis à l'essai (km/h)</i>	<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
36	0,00	0,00
38	15,00	0,00
40	25,00	0,00
45	30,00	25,00
50	35,00	30,00
55	40,00	35,00
60	45,00	40,00

Toutes les valeurs sont exprimées en km/h

<i>Vitesse du véhicule mis à l'essai (km/h)</i>	<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
38	15,00	0,00
40	25,00	10,00
45	30,00	25,00
50	35,00	30,00
55	40,00	35,00
60	45,00	40,00

Toutes les valeurs sont exprimées en km/h

Tableaux du paragraphe 6.7 et ses alinéas, lire :

6.7 Essai d'avertissement et d'activation du système avec comme cible une bicyclette

6.7.1 Le véhicule mis à l'essai ...

Vitesse d'essai du véhicule soumis à l'essai pour la catégorie M₁ dans le scénario « bicyclette cible »

<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
20	20
38	40
60	60

<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
30	30
38	38
60	60

...

Vitesse d'essai du véhicule mis à l'essai pour la catégorie N₁ dans le scénario « bicyclette cible »

<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
20	20
36	40
60	60

<i>Masse maximale</i>	<i>Masse en ordre de marche</i>
30	30
35	38
60	60

Toutes les valeurs ...

Ajouter un nouveau paragraphe 12 (et ses alinéas), libellé comme suit :

12 Dispositions transitoires

12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 02 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation au titre du présent Règlement tel que modifié par la série 02 d'amendements.

12.2 À compter du 1^{er} mai 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1^{er} mai 2024.

- 12.3 Jusqu'au 1^{er} septembre 2028, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} mai 2024.
- 12.4 À compter du 1^{er} septembre 2028, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements audit Règlement.
- 12.5 Nonobstant les dispositions des paragraphes 12.3 et 12.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 02 d'amendements (les homologations concernant le scénario voiture contre voiture ou voiture contre piéton ne sont pas concernées par cette nouvelle série 02).
- 12.6 les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent accorder les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements au présent Règlement, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question.

II. Justifications

1. L'objet principal du présent document est d'ajouter de nouvelles dispositions pour le scénario « voiture contre bicyclette » en tant que deuxième étape d'une approche en deux temps (voir en particulier le paragraphe 5.2.3.4).
2. Les propositions de modifications à apporter pour mettre en place la première étape figurent dans un document distinct, le complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement.
3. Le tableau ci-après présente les dates d'application.

	<i>Nouvelles homologations de types</i>	<i>Homologations de type existantes</i>
Voiture contre bicyclette – phase 1 (en tant que complément 2 à la série 01)	Date d'entrée en vigueur	Seront acceptées jusqu'en septembre 2028
Voiture contre bicyclette – phase 2 (en tant que nouvelle série 02)	Mai 2024	Peuvent être imposées à partir de septembre 2028