|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/6 | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  29 janvier 2021  Français  Original : anglais |

**Commission économique pour l’Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l’harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules**

**Groupe de travail des dispositions générales de sécurité**

**121e session**

Genève, 12-16 avril 2021

Point 4 d) de l’ordre du jour provisoire

**Détection de la présence d’usagers de la route vulnérables :**

**Règlement ONU no 159 (Système de détection au démarrage)**

Proposition d’amendements au Règlement ONU no [159]   
sur les systèmes de détection de piétons et de cyclistes   
au démarrage

Communication du groupe de travail informel de la détection de la présence d’usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule (VRU-Proxi)[[1]](#footnote-2)\*

Le texte ci-après a été établi par les experts du groupe de travail informel de la détection de la présence d’usagers de la route vulnérables à proximité du véhicule (VRU‑Proxi) afin de modifier le nouveau Règlement ONU énonçant des prescriptions uniformes relatives à l’homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes de détection des piétons et des cyclistes au démarrage. Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte actuel dudit Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

I. Proposition

*Paragraphe 5.2.2.3.3*, lire :

« 5.2.2.3.3 La stratégie de détection du système peut être adaptée pour les virages. Il n’est pas nécessaire d’ajuster les capteurs en fonction de l’angle de braquage. La stratégie d’ajustement de la détection doit être expliquée dans les informations visées au paragraphe 6.1. Le service technique ~~doit s’assurer~~  **est en droit de vérifier** que le système fonctionne conformément à la stratégie. ».

*Paragraphe 5.5.1*, lire :

« 5.5 Initialisation du système

5.5.1 Si le système n’a pas été ~~étalonné~~ **initialisé** après un temps de conduite cumulé de 15 s à une vitesse supérieure à 0 km/h ~~(y compris les phases d’arrêt)~~, le conducteur doit en être informé. Cette information doit être affichée jusqu’à ce que le système ait été ~~étalonné~~ **initialisé** avec succès. ».

*Paragraphe 5.8.3*, lire :

« 5.8.3 Les signaux d’avertissement en cas de défaillance du système de détection doivent être activés lorsque le commutateur de contact du véhicule est actionné. Cette prescription ne s’applique pas aux signaux d’avertissement ~~de collision~~ **en cas de défaillance** figurant dans une même zone d’affichage ~~que le signal d’avertissement en cas de défaillance~~. ».

*Appendice 1*, lire :

« Appendice 1

# **Figure 1** Configuration pour les essais de croisement statiques

C'est un croquis représentant la coupe d'un véhicule avec différentes mesures d'essai de croisement statiques


 Légende :

dw largeur du véhicule

~~d~~~~25%~~ ~~distance égale à 25 % de la largeur du véhicule~~

dNSP distance entre le plan du véhicule côté passager et le plan de séparation côté passager, fixée à 0,5 m

dOSP distance entre le plan du véhicule côté conducteur et le plan de séparation côté conducteur, fixée à 0,5 m

dTC distance de séparation à l’avant pour chaque cas de figure

dFSP distance entre l’avant du véhicule et le plan maximal de séparation à l’avant.

~~d~~~~LPI~~ ~~distance correspondant au dernier point d’information (LPI).~~

**Tableau 1**

**Cas de figure pour les essais de croisement statiques**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Cas de figure* | *Cible non rigide (T)* | *Distance du cas de figure (dTC) (m)* | *Direction du croisement (c)* | *Vitesse de la cible non rigide (v) (km/h)* | *Distance au dernier point d’information (dLPI) (m)* |
| 1 | Piéton enfant | 0,8 | Côté passager | 3 | dNSP |
| 2 | Piéton adulte | dFSP | Côté passager | 3 | dNSP |
| 3 | Cycliste adulte | 0,8 | Côté conducteur | 3 | dOSP |
| 4 | Cycliste adulte | dFSP | Côté passager | 5 | dNSP |
| 5 | Piéton adulte | 0,8 | Côté conducteur | 5 | dOSP |
| 6 | Piéton enfant | dFSP | Côté conducteur | 5 | dOSP |

**Explications :**

**dNSP** **distance entre le plan du véhicule côté passager et le plan de séparation côté passager, fixée à 0,5 m**

**dOSP** **distance entre le plan du véhicule côté conducteur et le plan de séparation côté conducteur, fixée à 0,5 m**

**dTC** **distance de séparation à l’avant pour chaque cas de figure**

**dFSP** **distance entre l’avant du véhicule et le plan maximal de séparation à l’avant**

**dLPI** **distance correspondant au dernier point d’information (LPI).** ».

II. Justification

1. Justification relative au paragraphe 5.2.2.3.3 : Le système de détection se concentre sur les situations de conduite en ligne droite. La procédure d’essai n’étant pas définie, cette partie de la prescription pourrait donner lieu à un trop grand nombre d’essais.

2. Justification relative au paragraphe 5.5.1 : À sa quatorzième session, le groupe VRU‑Proxi a convenu d’utiliser le terme « initialisation », au lieu d’« étalonnage », par souci de cohérence avec la terminologie employée dans le règlement sur les systèmes actifs de freinage d’urgence (AEBS). Le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage (tout comme le système AEBS) a besoin de situations de conduite pour s’initialiser.

3. Justification relative au paragraphe 5.8.3 : Le paragraphe 5.8 porte sur les signaux d’avertissement en cas de défaillance.

4. Justification relative à l’appendice 1 : Les variables utilisées respectivement dans la figure 1 et le tableau 1 ont été clarifiées.

1. \*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. [↑](#footnote-ref-2)