



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 7 de l'ordre du jour provisoire

Systeme actif de freinage d'urgence**Proposition de complément à la série 02 d'amendements
au Règlement ONU n° 152 (AEBS pour les véhicules
des catégories M₁ et N₁)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles. Il est fondé sur le document informel GRVA-10-05, qui a été présenté à la dixième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), en mai 2021. 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 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.



I. Proposition

Paragraphe 5.2.3.4, lire :

« 5.2.3.4 Réduction de la vitesse résultant de la demande de freinage

En l'absence d'ordre du conducteur se traduisant par une interruption conformément aux dispositions du paragraphe 5.3.2, le système AEBS doit être capable d'atteindre une vitesse d'impact inférieure ou égale à la vitesse d'impact relative maximale donnée dans le tableau ci-après :

- a) Pour des collisions avec des bicyclettes non masquées traversant à la perpendiculaire à des vitesses constantes de 10 à 15 km/h ;
- b) Dans des situations non ambiguës (il n'y a pas plusieurs bicyclettes, par exemple) ;
- c) Sur route plane, horizontale et sèche **offrant une bonne adhérence** ;
- d) Lorsque le véhicule est à sa masse maximale ou à sa masse en ordre de marche ;
- e) Dans des situations où le point d'impact anticipé de l'axe de pédalier de la bicyclette ne se déplace pas de plus de 0,2 m par rapport à l'axe longitudinal du véhicule ;
- f) Lorsque l'éclairage ambiant est d'au moins 2 000 lux, sans éblouissement des capteurs, par exemple par le soleil directement ;
- g) En l'absence de conditions atmosphériques défavorables pour le comportement dynamique du véhicule (absence de tempête ou température au moins égale à 0 °C) ; et
- h) Sur un parcours rectiligne, sans virage ni changement de direction à une intersection.

Il est admis que... ».

II. Justification

Cette proposition vise, outre les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/22, à harmoniser le libellé « route sèche offrant une bonne adhérence » dans la série 02 d'amendements également afin d'éviter toute confusion avec d'autres règlements qui pourraient faire référence à une « route sèche » dans un contexte différent.
