



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****185<sup>e</sup> session**

Genève, 23-25 novembre 2021

Point 4.7.9 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :****Examen de projets d'amendements  
à des Règlements ONU existants,  
soumis par le GRSG****Proposition de complément 1 à la version originale  
du Règlement ONU n° 159 (Systèmes de détection  
au démarrage)****Communication du Groupe de travail des dispositions générales  
de sécurité\***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité à sa 121<sup>e</sup> session, tenue en avril 2021 (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/100, par. 49). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2021/6 tel que complété par le document informel GRSG-121-10. 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 et mise aux voix à leurs sessions de novembre 2021.

---

\* 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.



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 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 initialisé après un temps de conduite cumulé de 15 s à une vitesse supérieure à 0 km/h, le conducteur doit en être informé. Cette information doit être affichée jusqu'à ce que le système ait été 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 en cas de défaillance figurant dans une même zone d'affichage. ».

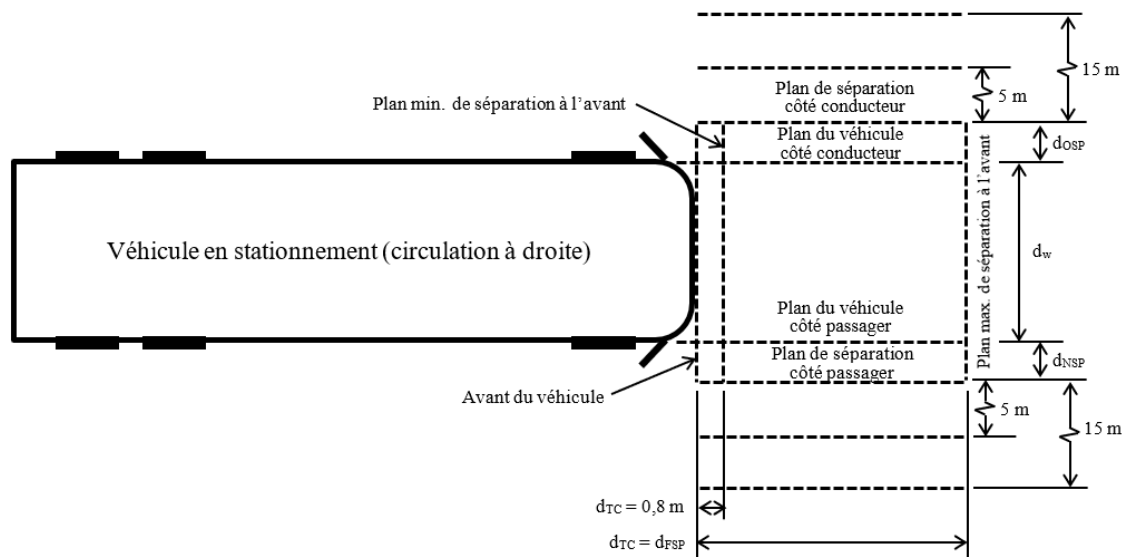
Paragraphe 6.4.1, lire :

« 6.4.1 Le véhicule étant à l'arrêt, vérifier que les signaux optiques d'avertissement en cas de défaillance sont conformes aux prescriptions du paragraphe 5.8 ci-dessus. ».

Appendice 1, lire :

## « Appendice 1

Figure 1  
Configuration pour les essais de croisement statiques



Définitions :

$d_w$  largeur du véhicule.

$d_{NSP}$  distance entre le plan du véhicule côté passager et le plan de séparation côté passager, fixée à 0,5 m.

$d_{OSP}$  distance entre le plan du véhicule côté conducteur et le plan de séparation côté conducteur, fixée à 0,5 m.

$d_{TC}$  distance de séparation à l'avant pour chaque cas de figure.

$d_{FSP}$  distance entre l'avant du véhicule et le plan maximal de séparation à l'avant.

Tableau 1  
**Cas de figure pour les essais de croisement statiques**

<i>Cas de figure</i>	<i>Cible non rigide (T)</i>	<i>Distance du cas de figure (<math>d_{TC}</math>) (m)</i>	<i>Direction du croisement (c)</i>	<i>Vitesse de la cible non rigide (v) (km/h)</i>	<i>Distance au dernier point d'information (<math>d_{LPI}</math>) (m)</i>
1	Piéton enfant	0,8	Côté passager	3	$d_{NSP}$
2	Piéton adulte	$d_{FSP}$	Côté passager	3	$d_{NSP}$
3	Cycliste adulte	0,8	Côté conducteur	3	$d_{OSP}$
4	Cycliste adulte	$d_{FSP}$	Côté passager	5	$d_{NSP}$
5	Piéton adulte	0,8	Côté conducteur	5	$d_{OSP}$
6	Piéton enfant	$d_{FSP}$	Côté conducteur	5	$d_{OSP}$

Définitions :

$d_{NSP}$  distance entre le plan du véhicule côté passager et le plan de séparation côté passager, fixée à 0,5 m.

$d_{OSP}$  distance entre le plan du véhicule côté conducteur et le plan de séparation côté conducteur, fixée à 0,5 m.

$d_{TC}$  distance de séparation à l'avant pour chaque cas de figure.

$d_{FSP}$  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). ».