



---

**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

**122<sup>e</sup> session**

Genève, 12-15 octobre 2021

Point 14 a) de l'ordre du jour provisoire

**Enregistreur de données de route :****Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement  
des enregistreurs de données de route (EDR) qu'il serait utile  
d'intégrer dans les résolutions ou les règlements établis  
dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998****Propositions d'amendements aux Orientations concernant  
les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs  
de données de route (EDR) qu'il serait utile d'intégrer  
dans les résolutions ou les règlements établis  
dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998****Communication du groupe de travail informel des enregistreurs  
de données de route et des systèmes de stockage des données  
pour la conduite automatisée (groupe EDR/DSSAD)\***

Le texte ci-après, établi par les experts du groupe EDR/DSSAD, vise à préciser, à compléter et à rectifier le texte actuel des Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route (EDR). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2020/100/Rev.1. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

Pour faire ressortir les modifications plus clairement et en contexte, on a reproduit dans un appendice le texte intégral du document. Les modifications proposées, qui apparaissent en caractères gras ou biffés comme indiqué ci-dessus, y sont en outre surlignées en jaune. Les crochets [ ] signalent les propositions de modifications qui font encore l'objet de délibérations.

---

\* 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 2, *Définitions*, ajouter ou modifier les définitions ci-après. Ces définitions seront classées par ordre alphabétique, et la numérotation des paragraphes sera modifiée en conséquence.

- 2.2 « *Système d'appel d'urgence en cas d'accident* », un système activé soit automatiquement grâce à des détecteurs embarqués, soit manuellement, qui transmet par des réseaux publics de communication mobile un ensemble de données sur l'accident et établit une communication audio d'urgence entre les occupants du véhicule et un centre d'assistance ;
- 2.4 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie A* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut conduire le système de direction à aider le conducteur à effectuer une manœuvre à petite vitesse ou une manœuvre de stationnement ;
- 2.5 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie B1* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut conduire le système de direction à déplacer latéralement le véhicule pour aider au maintien dudit véhicule dans la voie choisie par le conducteur ;
- 2.6 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie B2* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut conduire le système de direction à déplacer latéralement le véhicule pendant des périodes assez longues pour maintenir ce véhicule dans sa voie sans qu'une commande ou une confirmation du conducteur soit nécessaire ;
- 2.7 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie C* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut entraîner une action du système de direction permettant d'exécuter une manœuvre latérale simple (un changement de voie, par exemple) sur ordre du conducteur ;
- 2.8 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie D* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut conduire, sous réserve que le conducteur donne son accord, à l'exécution d'une manœuvre latérale simple (un changement de voie, par exemple) ;
- 2.9 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie E* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, indique en permanence s'il est possible d'effectuer certaines manœuvres (un changement de voie, par exemple) et les exécute pendant des périodes assez longues sans qu'une commande ou une confirmation du conducteur soit nécessaire ;
- 2.11 « *Fonction de direction corrective* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule peut entraîner la modification de l'angle de braquage d'une ou de plusieurs roues pendant une durée limitée afin de compenser une force latérale s'exerçant de façon soudaine et imprévue sur la véhicule, d'améliorer la stabilité dudit véhicule (en cas de coup de vent latéral ou lorsque l'adhérence de la chaussée est inégale, par

exemple), ou de corriger la trajectoire (pour éviter une sortie de voie ou une sortie de route, par exemple) ;

- 2.15 « *Fonction de direction pour situations d'urgence* », une fonction automatique capable de détecter un risque de collision avec un obstacle se trouvant dans la trajectoire dudit véhicule ou sur le point d'y entrer et d'activer le système de direction pendant une durée limitée afin de dévier le véhicule pour éviter ou atténuer le choc ;

Note : les définitions ci-dessus ont été approuvées par le groupe EDR/DSSAD, mais les éléments de données qui y sont associés figurent toujours entre crochets. Ils ne doivent donc pas être intégrés dans le document avant que lesdits éléments de données le soient également.

- 2.26 « *Système d'avertissement de franchissement de ligne* », un système qui sert à avertir le conducteur de toute sortie intempestive du véhicule de sa voie de circulation ;

- 2.59 « *Système de surveillance de la pression des pneumatiques* », un système équipant le véhicule, qui permet de connaître la pression des pneumatiques ou de détecter une modification de cette pression et de transmettre ces informations au conducteur pendant que le véhicule circule ;

**Justification** : Ces définitions sont nécessaires pour faciliter l'ajout des éléments de données correspondants.

- 2.21 « *Délai de déploiement du coussin gonflable central en cas de choc du côté opposé à celui du conducteur* », le temps mis par un coussin gonflable situé entre le conducteur et le passager avant pour se déployer, mesuré à partir du temps zéro ;

**Justification** : Cette définition est nécessaire pour préciser que les coussins gonflables en question sont situés entre les occupants et servent à les protéger de blessures résultant d'un contact entre eux en cas de choc latéral (bien que ces dispositifs puissent également être déclenchés en cas de retournement) et qu'il ne s'agit pas des coussins gonflables frontaux du siège central.

- 2.40 « *Retournement* », une rotation du véhicule d'au moins 90 degrés autour de son axe longitudinal ou transversal.

**Justification** : Il est nécessaire de définir le terme « retournement » pour faciliter l'ajout de données d'enregistrements concernant cet événement.

- 2.244 « *Cycle d'allumage (accident)* », le nombre de cycles de mise sous tension depuis la première utilisation de l'EDR, **comptabilisé par le module de gestion électronique de l'EDR** au moment de l'accident ;

**Justification** : Il est nécessaire d'apporter cette modification pour préciser que c'est le module de gestion électronique de l'EDR qui détermine le nombre de cycles de mise sous tension requis.

- 2.245 « *Cycle d'allumage (téléchargement)* », le nombre de cycles de mise sous tension depuis la première utilisation de l'EDR, **comptabilisé par le module de gestion électronique de l'EDR** au moment du téléchargement des données ;

**Justification** : Il est nécessaire d'apporter cette modification pour préciser que c'est le module de gestion électronique de l'EDR qui détermine le nombre de cycles de mise sous tension requis.

- 2.6654 « *Vitesse angulaire de roulis du véhicule* », la variation par unité de temps de l'inclinaison du véhicule par rapport à son axe x constatée par le système de détection. **Il incombe au constructeur de préciser de quel côté la vitesse angulaire de roulis est positive.**

**Justification** : Il est nécessaire d'apporter cette modification pour préciser qu'il incombe au constructeur de préciser de quel côté la vitesse angulaire de roulis est positive.

2.6755 « *Vitesse angulaire de lacet du véhicule* », la variation par unité de temps de l'angle de rotation du véhicule par rapport à son axe des Z constatée par le système de détection. **Il incombe au constructeur de préciser de quel côté la vitesse angulaire de lacet est positive.**

**Justification :** Il est nécessaire d'apporter cette modification pour préciser qu'il incombe au constructeur de préciser de quel côté la vitesse angulaire de lacet est positive.

*Paragraphe 3.3.2*, modifier comme suit :

3.3.2 Conditions de déclenchement du verrouillage des données

Dans les circonstances décrites ci-dessous, la mémoire doit être verrouillée pour que les données de l'événement ne puissent pas être écrasées ultérieurement **par l'enregistrement de nouveaux événements.**

**Justification :** Il est nécessaire d'apporter cette modification pour préciser que les données ne doivent pas être uniquement protégées de l'écrasement provoqué par l'enregistrement du seul événement suivant.

Supprimer la note de bas de page <sup>1</sup>, comme suit :

---

<sup>1</sup> ~~Note : L'équipe spéciale des EDR élabore actuellement des dispositions visant à bien préciser que cela ne s'applique pas aux essais à faible vitesse (par exemple, les essais de pare-chocs) au cours desquels les seuils de déclenchement établis ne seraient pas atteints.~~

**Justification :** Le groupe EDR/DSSAD a estimé que le corps du texte était suffisamment clair et que la note de bas de page n'était pas nécessaire.

*Annexe 1 (Éléments de données et format)*, modifier le tableau qui répertorie les éléments de données comme suit :

Associer la note de bas de page « <sup>8</sup> **Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif** » aux éléments de données du tableau 1 ci-après et modifier la numérotation en conséquence :

« Déploiement du coussin gonflable frontal, délai de déploiement dans le cas d'un coussin gonflable à déploiement simple, ou délai avant la première étape dans le cas d'un coussin gonflable à déploiement progressif (passager avant)<sup>8</sup>.

État de la ceinture de sécurité (passager avant)<sup>8</sup>

État de l'interrupteur de désactivation du coussin gonflable passager<sup>8</sup>

Déploiement du coussin gonflable frontal, délai avant la *n*ème étape (passager avant)<sup>12 8</sup>

Déploiement du prétensionneur, délai de déclenchement (passager avant)<sup>8</sup>

État de l'interrupteur de position du siège, position la plus avancée (passager avant)<sup>8</sup>

Classification de la taille de l'occupant (passager avant)<sup>8</sup>

**Justification :** Il est nécessaire d'apporter cette modification pour tenir compte du fait qu'il peut y avoir plus d'une place assise pour passager avant.

Faire passer de 1 °/s à 4 °/s la résolution de l'élément de données « *Vitesse angulaire de roulis du véhicule* ».

**Justification :** Une résolution de 4 °/s est amplement suffisante pour permettre d'analyser les données après un accident et de poursuivre le stockage des données à raison d'un octet par échantillon.

Modifier la plage minimale et la résolution des éléments de données « Activité du système ABS » et « Contrôle de la stabilité » comme suit :

Activité du système d'antiblocage des roues ABS	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	Défaillant, <b>non engagé, engagé, actif, en action</b> <sup>12</sup>	s.o.	Défaillant, <b>non engagé, engagé, actif, en action</b> <sup>12</sup>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Contrôle de la stabilité	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	Défaillant, actif, inactif, <b>engagé-en action</b> <sup>12</sup>	s.o.	Défaillant, actif, inactif, <b>engagé en action</b> <sup>12</sup>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement

<sup>11</sup> Pour ces éléments, il n'est pas nécessaire de satisfaire aux prescriptions de précision et de résolution lors des essais de choc spécifiés.

<sup>12</sup> ~~Les constructeurs peuvent ajouter d'autres états du système.~~

**Justification :** Le terme « engaged » (engagé) correspond à celui qui est employé dans le texte actuel de la partie 563 du Règlement des États-Unis relatif à l'EDR. Il a par ailleurs été estimé que le terme « active » (actif) pouvait être interprété à tort comme signifiant « en train d'intervenir » lorsqu'il signifie « actif mais n'intervenant pas ». La note de bas de page 10 devient la note 11 compte tenu de l'ajout des notes précédentes. En outre, la note de bas de page 12 a été supprimée car il est question d'un ensemble minimum d'états du système, que les constructeurs peuvent toujours étoffer.

Dans le tableau 2, ajouter l'élément de données « État de la ceinture de sécurité (passagers arrière) » et la note de bas de page correspondante, comme suit :

État de la ceinture de sécurité (passagers arrière) <sup>6</sup>	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	Bouclée, non bouclée	s.o.	Bouclée, non bouclée	Collision Retournement
--	-------------	--------	------	----------------------	------	----------------------	---------------------------

<sup>6</sup> Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif des deuxième et troisième rangées.

**Justification :** Cet élément de données a été omis par inadvertance dans le document. En outre, il est nécessaire d'ajouter la note de bas de page pour tenir compte du fait qu'il peut y avoir plus d'une rangée de places assises pour passagers arrière.

Supprimer le sigle « TPMS » de la rubrique « État du témoin d'avertissement du système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS) ».

État du témoin d'avertissement du système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS)	Obligatoire	-1,0 s par rapport au temps zéro	s.o.	s.o.	s.o.	Actif ou inactif	Collision Retournement
--	-------------	----------------------------------	------	------	------	------------------	---------------------------

**Justification :** Il est nécessaire de supprimer les sigles parce qu'ils sont inutiles et par souci de cohérence avec l'intitulé qui figure dans les définitions.

Modifier la plage minimale et la résolution de l'élément de données « État du système antipatinage » comme suit :

État du système antipatinage	Obligatoire si le véhicule n'est pas équipé d'un système de contrôle de la stabilité	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o.	s.o.	<del>Contrôle actif, défectueux, désactivé par le conducteur, activé mais pas en contrôle actif</del> <b>Défaillant, actif, inactif, engagé</b>	Collision Retournement
------------------------------	--	---	---	------	------	--	---------------------------

**Justification :** La plage minimale et les états du système correspondant à la résolution sont modifiés par souci de cohérence avec la terminologie employée pour l'élément de données « Contrôle de la stabilité ». En anglais, le sigle ESC est remplacé par le terme défini « stability control ».

Modifier la résolution pour l'élément de données « État du système actif de freinage d'urgence », comme suit :

État du système actif de freinage d'urgence	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o.	s.o.	<del>Avertissement actif, engagé, défectueux, éteint, inactif</del> <b>Défaillant, désactivé, actif mais pas en action, avertissement, mais inactif, en action</b>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
---	-------------	---	---	------	------	---	--

**Justification :** Ces modifications visent à mieux décrire les états réels du système. Il est nécessaire de supprimer les sigles parce qu'ils sont inutiles et par souci de cohérence avec l'intitulé qui figure dans les définitions.

Modifier la résolution des éléments de données « Régulateur de vitesse » et « État du régulateur de vitesse actif » comme suit :

Régulateur de vitesse	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o.	s.o.	<del>Contrôle actif, défaillant, désactivé par le conducteur,</del> actif mais pas en contrôle actif	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
État du régulateur de vitesse actif (système de conduite automatisée de niveau 1)	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o.	s.o.	<del>Contrôle actif, défaillant, désactivé par le conducteur,</del> actif mais pas en contrôle actif	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement

**Justification** : Il est nécessaire de remplacer « désactivé par le conducteur » par « désactivé » pour assurer la cohérence avec la terminologie employée pour les autres éléments de données.

En anglais, remplacer « VRU » par la forme longue « Vulnerable road user » dans les intitulés des éléments de données où le sigle apparaît (modification sans objet en français).

**Justification** : Il est nécessaire de supprimer les sigles parce qu'ils sont inutiles et par souci de cohérence avec les intitulés qui figurent dans les définitions.

Remplacer « Coussin gonflable central en cas de choc du côté opposé à celui du conducteur » par « Déploiement du coussin gonflable central en cas de choc du côté opposé à celui du conducteur, délai de déploiement ».

<b>Délai de déploiement du coussin gonflable central en cas de choc du côté opposé à celui du conducteur</b> <sup>10</sup>	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision Retournement
--	-------------	-----------	------	---------------	--------	------	---------------------------

<sup>10</sup> **Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif.**

**Justification** : Il est nécessaire d'étoffer le libellé pour préciser la fonction de l'élément de données. La note de bas de page a été ajoutée pour les cas où il pourrait y avoir plus d'un coussin gonflable passager.

Modifier la résolution et les événements enregistrés pour l'élément de données « État du système d'avertissement de franchissement de ligne » comme suit :

[État du système d'avertissement de franchissement de ligne]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, <del>inactif, actif mais pas d'alerte, actif – alerte de franchissement sur la gauche, actif – alerte de franchissement sur la droite</del> désactivé, actif mais pas d'alerte, alerte de franchissement sur la gauche, alerte de franchissement sur la droite	Collision Retournement [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
--	---------------	-----------------	-----	--------	--------	---	--

**Justification** : Ces modifications visent à mieux distinguer les différents états de désactivation. En outre, un événement enregistré pour cet élément de données, mais qui manquait, est désormais indiqué.

Modifier la résolution et les événements enregistrés pour les éléments de données « État de la fonction de direction corrective » et « État de la fonction de direction pour situations d'urgence » comme suit :

[État de la fonction de direction corrective]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, inactif, actif mais pas en action, en action	<b>Collision</b> <b>Retournement</b> [ <b>Accident impliquant des usagers de la route vulnérables</b> ]
[État de la fonction de direction pour situations d'urgence]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, inactif, actif mais pas en action, en action	<b>Collision</b> <b>Retournement</b> [ <b>Accident impliquant des usagers de la route vulnérables</b> ]

**Justification :** Ces modifications visent à décrire de façon plus claire et plus simple les états dans lesquels les systèmes peuvent se trouver. En outre, un événement enregistré pour cet élément de données, mais qui manquait, est désormais indiqué. En anglais, le sigle qui figurait dans l'intitulé d'un des éléments de données a été supprimé pour assurer la cohérence avec la définition correspondante.

Modifier l'intitulé, la résolution et les événements enregistrés pour les éléments de données « État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) » (des catégories A, B1, B2, C, D et E) et ajouter la note de bas de page suivante à des fins de clarification :

[État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie XX]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, inactif, <del>activé mais pas en contrôle actif,</del> <del>en contrôle actif</del> en veille activé <sup>11</sup>	<b>Collision</b> <b>Retournement</b> [ <b>Accident impliquant des usagers de la route vulnérables</b> ]
--	---------------	-----------------	-----	--------	--------	--	---

<sup>11</sup> Défaillant au sens du Règlement 79 ; inactif = à l'arrêt ; en veille = l'ACSF ne peut intervenir ; activé = l'ACSF est activée mais n'intervient pas ou elle est activée et intervient.

**Justification :** Ces modifications visent à décrire de façon plus claire et simple les états dans lesquels les systèmes peuvent se trouver, notamment en faisant référence aux états qui figurent dans le Règlement ONU n° 79. En outre, un événement enregistré pour cet élément de données, mais qui manquait, est désormais indiqué. Le sigle qui figurait dans l'intitulé de la rubrique a été supprimé par souci de cohérence avec la définition correspondante.



Modifier les événements enregistrés pour l'élément de données « État du système automatique d'appel d'urgence » comme suit :

[État du système [Obligatoire] automatique d'appel d'urgence]	[Événement]	[s.o.]	[s.o.]	[s.o.]	[Défaillant, activé mais pas d'appel d'urgence déclenché automatiquement, activé et appel d'urgence déclenché automatiquement]	<b>Collision</b> <b>Accident impliquant des usagers de la route vulnérables</b> <b>Retournement</b>
---	-------------	--------	--------	--------	--	---

**Justification :** Ces modifications visent à indiquer les événements enregistrés pour cet élément de données qui manquaient.

Renommer les notes de bas de page, comme suit :

Tableau 1

<sup>2</sup> <sub>1</sub>	Les prescriptions relatives au format spécifiées ci-dessous sont des exigences minimales et les constructeurs peuvent aller au-delà.
<sup>2</sup> <sub>3</sub>	La mention « obligatoire » s'applique sous réserve des conditions détaillées dans la section 1.
<sup>3</sup> <sub>4</sub>	Les données précédant l'accident et les données de l'accident sont asynchrones. La précision requise concernant le moment de l'échantillonnage pour la période précédant l'accident est de -0,1 à 1,0 seconde (par exemple : T = -1 devrait se produire entre -1,1 et 0 seconde).
<sup>4</sup> <sub>5</sub>	La prescription de précision ne s'applique que dans la plage de valeurs du capteur physique. Si les mesures relevées par un capteur dépassent les limites de conception du capteur, il convient d'indiquer pour l'élément de données en question à quel moment la mesure a dépassé pour la première fois ces limites.
<sup>5</sup> <sub>6</sub>	« Collision » recouvre les événements décrits aux paragraphes 3.3.1.1, 3.3.1.2, et 3.3.1.3, et « Accident impliquant des usagers de la route vulnérables » les événements décrits au paragraphe 3.3.1.4.
<sup>6</sup> <sub>7</sub>	Le nombre de cycles d'allumage au moment du téléchargement ne doit pas obligatoirement être enregistré au moment de l'accident, mais il doit être indiqué pendant le processus de téléchargement.
<sup>7</sup> <sub>8</sub>	Le témoin d'avertissement du coussin gonflable est le voyant, spécifié dans les prescriptions nationales relatives aux coussins gonflables, qui indique que le coussin gonflable est prêt à l'emploi. Il peut également s'allumer pour signaler une défaillance d'un autre élément du système de retenue déployable.
<sup>8</sup>	Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif.
<sup>8</sup> <sub>9</sub>	On entend par « Si l'élément est enregistré » le fait que l'élément de données soit enregistré dans une mémoire non volatile pour être téléchargé ultérieurement.
<sup>9</sup> <sub>10</sub>	Peut être enregistré pendant n'importe quelle durée ; l'intervalle de -1,0 à 5,0 s est donné à titre indicatif.
<sup>10</sup> <sub>11</sub>	Pour ces éléments, il n'est pas nécessaire de satisfaire aux prescriptions de précision et de résolution lors des essais de choc spécifiés.
<sup>12</sup>	<del>Les constructeurs peuvent ajouter d'autres états du système.</del>
<sup>12</sup> <sub>13</sub>	Indiquer cet élément n-1 fois, c'est-à-dire une fois pour chaque étape d'un système de coussin gonflable à déploiement progressif.

Tableau 2

<sup>2</sup>	La mention « obligatoire » s'applique sous réserve des conditions détaillées dans la section 1.
<sup>3</sup>	Les données précédant l'accident et les données de l'accident sont asynchrones. La précision requise concernant le moment de l'échantillonnage pour la période précédant l'accident est de -0,1 à 1,0 seconde (par exemple, T = -1 devrait se produire entre -1,1 et 0 seconde).
<sup>4</sup>	La prescription de précision ne s'applique que dans la plage de valeurs du capteur physique. Si les mesures relevées par un capteur dépassent les limites de conception du capteur, il convient d'indiquer pour l'élément de données en question à quel moment la mesure a dépassé pour la première fois ces limites.

- <sup>5</sup> « Collision » recouvre les événements décrits aux paragraphes 3.3.1.1, 3.3.1.2, et 3.3.1.3, et « Accident impliquant des usagers de la route vulnérables » les événements décrits au paragraphe 3.3.1.4.
- <sup>6</sup> **Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif des deuxième et troisième rangées.**
- <sup>13-7</sup> ~~[L'angle de roulis du véhicule p~~Peut être enregistré pendant n'importe quelle durée ; l'intervalle de -1,0 à 5,0 s est donné à titre indicatif.]
- <sup>14-8</sup> Par rapport à la plage complète de valeurs du capteur.

- 
- <sup>9-15</sup> Le témoin d'alerte du coussin gonflable peut combiner différentes fonctions relatives à l'état du système de sécurité, ou le système de protection des usagers de la route vulnérables peut disposer de son propre voyant.
- <sup>10</sup> **Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif.**

- 
- <sup>11</sup> Défectueux ; au sens du Règlement 79, inactif = mode arrêt, veille = la fonction de direction à commande automatique est en marche mais inactive, activé = la fonction est en marche et active ou inactive.

## Appendice

Propositions d'amendements aux Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route (EDR) qu'il serait utile d'intégrer dans les résolutions ou les Règlements établis dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998. Les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions

## **Orientations concernant les éléments relatifs au fonctionnement des enregistreurs de données de route (EDR) qu'il serait utile d'intégrer dans les résolutions ou les règlements établis dans le cadre des Accords de 1958 et de 1998**

### **0. Avant-propos**

- 0.1 Le présent document contient des orientations ou des spécifications applicables aux véhicules équipés d'un enregistreur de données de route (EDR) en ce qui concerne les exigences minimales de collecte, de stockage et de survie en cas d'accident des données de route d'un véhicule à moteur. Il ne comprend pas de spécifications relatives aux outils et aux méthodes de récupération des données, ceux-ci étant soumis à des prescriptions nationales ou régionales.
- 0.2 L'objectif visé ici est de s'assurer que les EDR enregistrent, sous un format prêt à l'emploi, des données utiles permettant de mener des enquêtes efficaces en cas d'accident et d'analyser les performances des équipements de sécurité (systèmes de retenue avancés, par exemple). Ces données aideront à mieux comprendre dans quelles circonstances se produisent les accidents et les blessures et, ainsi, faciliteront la conception de véhicules plus sûrs.
- 0.3 Les Parties contractantes peuvent rendre obligatoires les prescriptions relatives aux EDR pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub>, mais n'y sont pas tenues.

### **1. Domaine d'application**

- 1.1 Le présent document s'applique à l'ensemble des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers (à savoir les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> selon l'Accord de 1958 et les véhicules de catégorie 1-1 et de catégorie 2 selon l'Accord de 1998).
- 1.2 Le présent document ne remet pas en question les prescriptions des lois nationales ou régionales.
- 1.3 Les éléments de données suivants sont exclus du domaine d'application : numéro d'identification du véhicule, détails associés sur le véhicule, données de localisation ou de positionnement, informations sur le conducteur, date et heure d'un événement.
- 1.4 En l'absence de système ou de capteur conçu pour communiquer l'élément de données devant être enregistré et stocké en application de la section 3, dans le format (plage de valeurs, résolution et fréquence d'échantillonnage) spécifié à l'annexe 1 (Éléments de données), ou si celui-ci n'est pas opérationnel au moment de l'enregistrement, le présent document n'exige ni l'enregistrement de ces données ni l'installation ou l'activation dudit système ou capteur. Toutefois, si l'équipementier a équipé le véhicule d'un capteur ou d'un système conçu pour fournir l'élément de données dans le format spécifié à l'annexe 1, il est alors obligatoire d'enregistrer l'élément de données au format spécifié lorsque le capteur ou le système est opérationnel. Dans le cas où le non-fonctionnement au moment de l'enregistrement résulte d'une défaillance dudit système ou capteur, cet événement doit être enregistré par l'EDR conformément aux spécifications de l'annexe 1.

## 2. Définitions

Aux fins du présent document, on entend par :

- 2.1 « Activité du système **antiblocage des roues-ABS** », le fait que le système antiblocage des roues (ABS) contrôle activement les freins du véhicule ;
- 2.2 « **Système d'appel d'urgence en cas d'accident** », un système activé soit automatiquement grâce à des détecteurs embarqués, soit manuellement, qui transmet par des réseaux de communication mobile un ensemble minimal de données et établit une communication audio d'urgence entre les occupants du véhicule et un centre d'assistance ;
- [2.xx « *Régulateur de vitesse actif* », un système qui fait accélérer ou ralentir le véhicule pour maintenir automatiquement une vitesse et une distance par rapport au véhicule qui le précède telles que prédéfinies par le conducteur ;]
- [2.xx « *État du système actif de freinage d'urgence* », l'état de fonctionnement du système actif de freinage d'urgence ;]
- 2.32 « *État du témoin d'avertissement du coussin gonflable* », le fait que le témoin d'avertissement de dysfonctionnement du coussin gonflable soit allumé ou éteint ;
- 2.4 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie A* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut actionner le système de direction pour aider le conducteur à effectuer une manœuvre à petite vitesse ou une manœuvre de stationnement ;
- 2.5 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie B1* », une fonction d'un système de commande électronique l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut conduire le système de direction à déplacer latéralement le véhicule pour aider au maintien dudit véhicule dans la voie choisie par le conducteur ;
- 2.6 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie B2* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut conduire le système de direction à déplacer latéralement le véhicule pendant des périodes assez longues pour maintenir ce véhicule dans sa voie sans qu'une commande ou une confirmation du conducteur soit nécessaire ;
- 2.7 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie C* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut entraîner une action du système de direction permettant d'exécuter une manœuvre latérale simple (un changement de voie, par exemple) sur ordre du conducteur ;
- 2.8 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie D* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée à des dispositifs d'infrastructure passifs, peut conduire, sous réserve que le conducteur donne son accord, à l'exécution d'une manœuvre latérale simple (un changement de voie, par exemple) ;
- 2.9 « *Fonction de direction à commande automatique de catégorie E* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule, éventuellement associée

à des dispositifs d'infrastructure passifs, indique en permanence s'il est possible d'effectuer certaines manœuvres (un changement de voie, par exemple) et les exécute pendant des périodes assez longues sans qu'une commande ou une confirmation du conducteur soit nécessaire ;

- 2.103 « Capture », le processus de mise en tampon des données de l'EDR dans une mémoire temporaire volatile où elles sont constamment actualisées à intervalles réguliers ;
- 2.11 « *Fonction de direction corrective* », une fonction d'un système de commande électronique par laquelle l'évaluation automatique des signaux émis à bord du véhicule peut entraîner la modification de l'angle de braquage d'une ou de plusieurs roues pendant une durée limitée afin de compenser une force latérale s'exerçant de façon soudaine et imprévue sur la véhicule, d'améliorer la stabilité dudit véhicule (en cas de coup de vent latéral ou lorsque l'adhérence de la chaussée est inégale, par exemple), ou de corriger la trajectoire (pour éviter une sortie de voie ou une sortie de route, par exemple) ;
- 2.124 « *Delta-v latéral* », la variation de vitesse cumulée, le long de l'axe latéral, enregistrée par l'EDR du véhicule ;
- 2.135 « *Delta-v longitudinal* », la variation de vitesse cumulée, le long de l'axe longitudinal, enregistrée par l'EDR du véhicule ;
- 2.146 « *Délai de déploiement du coussin gonflable frontal* » (pour le conducteur et le passager avant), le délai écoulé entre le temps zéro de l'accident et le déclenchement du déploiement ou, dans le cas de systèmes de coussins gonflables à déploiement progressif, le déclenchement de la première étape du déploiement ;
- 2.15 « *Fonction de direction pour situations d'urgence* », une fonction automatique capable de détecter un risque de collision avec un obstacle se trouvant dans la trajectoire dudit véhicule ou sur le point d'y entrer et d'activer le système de direction pendant une durée limitée afin de dévier le véhicule pour éviter ou atténuer le choc ;
- 2.167 « *Moment de fin de l'événement* », le moment auquel le delta-v cumulé au cours d'une période de 20 ms devient égal ou inférieur à 0,8 km/h, ou le moment auquel l'algorithme de détection d'accident du module de commande du coussin gonflable se réinitialise ;
- 2.178 « *Régime du moteur* » :
- a) Pour les véhicules propulsés uniquement par un moteur à combustion interne, le nombre de tours par minute du vilebrequin principal du moteur du véhicule ;
  - b) Pour les véhicules qui ne sont pas propulsés uniquement par un moteur à combustion interne, le nombre de tours par minute de l'arbre moteur à son point d'entrée dans la boîte de vitesses de la transmission du véhicule ;
  - c) Pour les véhicules qui ne sont pas propulsés par un moteur à combustion interne, le nombre de tours par minute de l'arbre de sortie du ou des dispositifs fournissant la force motrice.
- 2.189 « *Position de l'accélérateur* », l'accélération demandée par le conducteur en appuyant sur la pédale d'accélérateur, mesurée par le capteur de position de l'accélérateur, en pourcentage par rapport à la position de l'enfoncement à fond ;
- 2.190 « *Événement* », tout accident ou autre événement physique à la suite duquel le seuil de déclenchement est atteint ou dépassé, ou entraînant le déploiement d'un dispositif de retenue déployable non réversible, selon la première de ces deux occurrences ;

- 2.2011 « *Enregistreur de données de route (EDR)* », un dispositif ou une fonction d'un véhicule qui enregistre les données dynamiques des séries chronologiques pendant la période précédant immédiatement un événement (par exemple, la vitesse du véhicule par rapport au temps) ou pendant un accident (par exemple, le delta-v par rapport au temps), aux fins de la récupération des données après l'accident. Au sens de la présente définition, les données sur les événements ne comprennent pas de données audio ni vidéo ;
- 2.21 « **Délai de déploiement du coussin gonflable central en cas de choc du côté opposé à celui du conducteur** », le temps mis par un coussin gonflable situé entre le conducteur et le passager avant pour se déployer, mesuré à partir du temps zéro ;
- 2.122 « *Coussin gonflable frontal* », un système de retenue gonflable ne nécessitant aucune action des occupants du véhicule et servant à satisfaire aux prescriptions nationales applicables en matière de protection en cas de choc frontal ;
- 2.213 « *Si l'élément est enregistré* », le fait que l'élément de données soit enregistrée dans une mémoire non volatile pour être téléchargé ultérieurement ;
- 2.214 « *Cycle d'allumage (accident)* », le nombre de cycles de mise sous tension depuis la première utilisation de l'EDR, comptabilisé par le module de gestion électronique de l'EDR au moment de l'accident ;
- 2.215 « *Cycle d'allumage (téléchargement)* », le nombre de cycles de mise sous tension depuis la première utilisation de l'EDR, comptabilisé par le module de gestion électronique de l'EDR au moment du téléchargement des données ;
- 2.26 « **Système d'avertissement de franchissement de ligne** », un système qui sert à avertir le conducteur de toute sortie intempestive du véhicule de sa voie de circulation ;
- 2.2716 « *Accélération latérale* », la composante de l'accélération vectorielle d'un point du véhicule dans la direction y. L'accélération latérale est positive de la gauche vers la droite, du point de vue du conducteur assis dans le véhicule dans le sens de la marche avant ;
- 2.2817 « *Accélération longitudinale* », la composante de l'accélération vectorielle d'un point du véhicule dans la direction x. L'accélération longitudinale est positive dans le sens de la marche avant du véhicule ;
- 2.2918 « *Delta-v maximal latéral* », la valeur maximale de la variation de vitesse cumulée, le long de l'axe latéral, enregistrée par l'EDR du véhicule ;
- 2.3019 « *Delta-v maximal longitudinal* », la valeur maximale de la variation de vitesse cumulée, le long de l'axe longitudinal, enregistrée par l'EDR du véhicule ;
- 2.3120 « *Delta-v maximal résultant* », la valeur maximale corrélée dans le temps de la variation de vitesse cumulée, fournie par l'EDR, pour la somme vectorielle des axes longitudinal et latéral ;
- 2.3224 « *Événement multiple* », la survenue d'au moins deux événements qui débutent à moins de cinq secondes d'intervalle ;
- 2.3322 « *Mémoire non volatile* », la mémoire réservée au stockage semi-permanent des données enregistrées par l'EDR. Les données enregistrées dans une mémoire non volatile sont conservées après une coupure d'alimentation et peuvent être récupérées à l'aide des outils et méthodes d'extraction des données de l'EDR ;
- 2.3423 « *Accélération normale* », la composante de l'accélération vectorielle d'un point du véhicule dans la direction z. L'accélération normale est positive vers le bas ;

- 2.3524 « *Classification de la taille de l'occupant* », la classification indiquant, pour le passager avant, que l'occupant est un adulte et non un enfant et, pour le conducteur, que l'occupant n'est pas de petite taille, comme indiqué dans le format des données ;
- 2.3625 « *Opérationnel* », le fait, au moment de l'événement, que le système ou le capteur soit actif ou qu'il puisse être activé ou désactivé par le conducteur ;
- 2.3726 « *État de désactivation du coussin gonflable passager* », l'état de l'interrupteur du système de désactivation du coussin gonflable passager indiquant si ce système est actif ou inactif ;
- 2.3827 « *Prétensionneur* », un dispositif, activé par le système de détection d'accident d'un véhicule, qui supprime le mou et tend le système de ceintures de sécurité du véhicule ;
- 2.3928 « *Enregistrement* », le processus de sauvegarde des données capturées par l'EDR dans une mémoire non volatile aux fins de récupération ultérieure ;
- 2.40 « *Retournement* », une rotation du véhicule d'au moins 90 degrés autour de son axe longitudinal ou transversal ;**
- 2.4129 « *État de la ceinture de sécurité* », l'information communiquée par le système de sécurité indiquant si la ceinture de sécurité est bouclée ou non bouclée ;
- 2.4230 « *État de l'interrupteur de position du siège, position la plus avancée* », l'état de l'interrupteur qui est installé pour détecter si le siège est déplacé vers l'avant ;
- 2.431 « *État du frein de service* », l'état du dispositif qui est installé dans le système de pédale de frein ou connecté à celui-ci pour détecter si la pédale a été enfoncée. Le dispositif peut inclure l'interrupteur de la pédale de frein ou une autre commande du frein de service actionnée par le conducteur ;
- 2.4432 « *Coussin gonflable latéral* », un dispositif gonflable de retenue des occupants monté dans le siège ou dans la structure latérale de l'intérieur du véhicule, qui est conçu pour se déployer en cas de choc latéral afin d'atténuer le risque de blessure ou d'éjection de l'occupant.
- Note : Les coussins gonflables latéraux peuvent également se déployer dans d'autres types d'accident tels que déterminés par le constructeur du véhicule ;
- 2.4533 « *Rideau gonflable* », un dispositif gonflable de retenue des occupants monté dans la structure latérale de l'intérieur du véhicule, qui est conçu pour se déployer en cas de choc latéral ou de retournement du véhicule afin d'atténuer le risque de blessure ou d'éjection de l'occupant.
- Note : Les rideaux gonflables peuvent également se déployer dans d'autres types d'accident tels que déterminés par le constructeur du véhicule ;
- 2.4634 « *Vitesse indiquée par le véhicule* », la vitesse du véhicule indiquée par un sous-système désigné par le constructeur, conçu pour indiquer la vitesse de déplacement au sol pendant le fonctionnement du véhicule ;
- 2.4735 « *Contrôle de la stabilité* », tout dispositif conforme à la réglementation nationale sur les systèmes électroniques de contrôle de la stabilité ;
- 2.4836 « *Impulsion à la commande de direction* », le déplacement angulaire du volant de direction mesuré par rapport à la position de marche en ligne droite (position correspondant à un angle de braquage moyen de deux roues directrices de zéro degré) ;
- 2.4937 « *Délai entre les événements 1 et 2* », le délai écoulé entre le temps zéro du premier événement et le temps zéro du deuxième événement en cas d'événement multiple ;



- 2.5038 « Temps du delta-v maximal latéral », le délai écoulé entre le temps zéro de l'accident et le moment où est observée la valeur maximale de la variation de vitesse cumulée, enregistrée par l'EDR, le long de l'axe latéral ;
- 2.5139 « Temps du delta-v maximal longitudinal », le délai écoulé entre le temps zéro de l'accident et le moment où est observée la valeur maximale de la variation de vitesse cumulée, enregistrée par l'EDR, le long de l'axe longitudinal ;
- 2.5240 « Temps du delta-v maximal résultant », le délai écoulé entre le temps zéro de l'accident et le moment où est observée la valeur maximale résultante du delta-v, fournie par l'EDR ;
- 2.5341 « Délai de déploiement du prétensionneur », le délai écoulé entre le temps zéro de l'accident et le déclenchement du déploiement du prétensionneur de ceinture de sécurité (pour le conducteur et le passager avant) ;
- 2.542 « Délai de déploiement du coussin gonflable /rideau gonflable latéral », le délai écoulé entre le temps zéro de l'accident et le déclenchement du déploiement d'un coussin gonflable latéral ou d'un rideau gonflable (pour le conducteur et le passager avant) ;
- 2.5543 « Délai avant la première étape », le délai écoulé entre le temps zéro et le déclenchement de la première étape du déploiement d'un coussin gonflable frontal ;
- 2.5644 « Délai avant la *énième* étape », le délai écoulé entre le temps zéro de l'accident et le déclenchement de la *énième* étape du déploiement d'un coussin gonflable frontal (pour le conducteur et le passager avant) ;
- 2.5745 « Temps zéro », pour un événement donné, la référence temporelle pour l'horodatage des données enregistrées par l'EDR ;
- 2.5846 « Seuil de déclenchement », le fait que le paramètre visé ait rempli les conditions pour que l'EDR enregistre un événement ;
- 2.59 « Système de surveillance de la pression des pneumatiques », un système équipant le véhicule, qui permet de connaître la pression des pneumatiques ou de détecter une modification de cette pression et de transmettre ces informations au conducteur pendant que le véhicule circule ;**
- 2.6047 « Angle de roulis du véhicule », l'angle entre l'axe y du véhicule et le plan du sol, déterminé par le système de détection ;
- 2.6148 « Mémoire volatile », la mémoire réservée à la mise en tampon des données capturées par l'EDR. Cette mémoire n'est pas en mesure de conserver les données de façon semi-permanente. Les données capturées dans la mémoire volatile sont constamment écrasées ; elles ne sont pas conservées en cas de coupure de l'alimentation et ne peuvent pas être récupérées à l'aide des outils d'extraction des données de l'EDR ;
- 2.6249 « Système secondaire de sécurité pour les usagers de la route vulnérables », un système déployable externe à l'habitacle, conçu pour réduire les conséquences des blessures subies par les usagers de la route vulnérables en cas de collision ;
- 2.6350 « Direction x », le sens de l'axe x du véhicule, qui est parallèle à son axe longitudinal médian. La direction x est positive dans le sens de la marche avant du véhicule ;
- 2.6451 « Direction y », le sens de l'axe y du véhicule, qui est perpendiculaire à son axe x et dans le même plan horizontal que cet axe. La direction y est positive de la gauche vers la droite, du point de vue du conducteur assis dans le véhicule dans le sens de la marche avant ;
- 2.652 « Direction z », le sens de l'axe z du véhicule, qui est perpendiculaire aux axes x et y. La direction z est positive vers le bas ;

- 2.6653 « *Vitesse angulaire de roulis du véhicule* », la variation par unité de temps de l'inclinaison du véhicule par rapport à son axe x constatée par le système de détection. **Il incombe au constructeur de préciser de quel côté la vitesse angulaire de roulis est positive.**
- 2.6754 « *Vitesse angulaire de lacet du véhicule* », la variation par unité de temps de l'angle de rotation du véhicule par rapport à son axe des Z constatée par le système de détection. **Il incombe au constructeur de préciser de quel côté la vitesse angulaire de lacet est positive.**

### 3. Spécifications de fonctionnement

Les spécifications de fonctionnement applicables aux véhicules équipés d'un EDR concernent les éléments de données, le format des données, la capture de données, ainsi que l'efficacité et la capacité de survie de l'EDR lors des essais de choc.

- 3.1 Éléments de données
- 3.1.1 Chaque véhicule équipé d'un EDR doit enregistrer les éléments de données spécifiés comme étant obligatoires ainsi que ceux requis lorsque les conditions minimales indiquées sont remplies, pendant l'intervalle ou au moment spécifiés et à la fréquence d'échantillonnage précisée dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe 1.
- Pour l'application des prescriptions dans sa législation interne, une Partie contractante peut exiger, en prévoyant un délai approprié, que l'EDR enregistre les éléments de données spécifiés comme étant obligatoires ainsi que ceux requis lorsque les conditions minimales indiquées sont remplies, pendant l'intervalle ou au moment spécifiés et à la fréquence d'échantillonnage précisée dans le tableau 2 de l'annexe 1.
- 3.2 Format des données
- 3.2.1 Chaque élément de données enregistré doit être conforme à la plage de valeurs, à la précision et à la résolution spécifiées dans les tableaux 1 et 2 de l'annexe 1.
- 3.2.2 Éléments et format des données de l'historique d'accélération en fonction du temps : Les données de l'historique d'accélération longitudinale, latérale et normale en fonction du temps, selon le cas, doivent être filtrées pendant la phase d'enregistrement ou pendant la phase de téléchargement des données de façon à inclure ce qui suit :
- 3.2.2.1 Le pas de temps (PT), qui est l'inverse de la fréquence d'échantillonnage des données d'accélération et qui est exprimé en millisecondes ;
- 3.2.2.2 Le nombre du premier point (NPP), un nombre entier qui, multiplié par le pas de temps, donne le délai écoulé entre le temps zéro et le premier point des données d'accélération ;
- 3.2.2.3 Le nombre du dernier point (NDP), un nombre entier qui, multiplié par le pas de temps, donne le délai écoulé entre le temps zéro et le dernier point des données d'accélération ;
- 3.2.2.4 Des valeurs d'accélération pour  $NDP - NPP + 1$ , en commençant séquentiellement par l'accélération au moment  $NPP * PT$  et selon des incréments correspondant au pas de temps jusqu'à ce que le moment  $NDP * PT$  soit atteint.
- 3.3 Capture de données
- La mémoire tampon non volatile de l'EDR doit être suffisante pour stocker les données relatives à au moins deux événements différents.

Pour l'application des prescriptions dans sa législation interne, une Partie contractante peut exiger, si elle le juge nécessaire et en prévoyant un délai approprié, que les types de véhicules soient équipés d'un EDR doté d'une mémoire tampon non volatile suffisante pour stocker les données relatives à au moins trois événements différents.

Les éléments de données relatifs à chaque événement doivent être capturés et enregistrés par l'EDR, selon les spécifications du paragraphe 3.1, conformément aux conditions et aux circonstances ci-dessous :

### 3.3.1 Conditions de déclenchement de l'enregistrement des données

Un événement doit être enregistré par l'EDR si l'une des valeurs seuils suivantes est atteinte ou dépassée :

- 3.3.1.1 Variation de la vitesse longitudinale du véhicule supérieure à 8 km/h au cours d'un intervalle de 150 ms ou moins ;
- 3.3.1.2 Variation de la vitesse latérale du véhicule supérieure à 8 km/h au cours d'un intervalle de 150 ms ou moins ;
- 3.3.1.3 Activation d'un système de retenue des occupants non réversible ;
- 3.3.1.4 Activation d'un système secondaire de sécurité des usagers de la route vulnérables

Si un véhicule n'est pas équipé d'un système secondaire de sécurité des usagers de la route vulnérables, le présent document n'exige ni l'enregistrement des données correspondantes ni l'installation d'un tel système. En revanche, si le véhicule est équipé d'un tel système, il est alors obligatoire d'enregistrer les données de route après l'activation dudit système lorsque la Partie contractante l'exige.

### 3.3.2 Conditions de déclenchement du verrouillage des données

Dans les circonstances décrites ci-dessous, la mémoire doit être verrouillée pour que les données de l'événement ne puissent pas être écrasées ultérieurement **par de nouveaux événements**.

- 3.3.2.1 Dans tous les cas où un système de retenue des occupants non réversible est déployé.
- 3.3.2.2 Dans le cas d'un choc frontal, si le véhicule n'est pas équipé d'un système de retenue non réversible en cas de choc frontal, lorsque la variation de la vitesse du véhicule dans le sens de l'axe x dépasse 25 km/h au cours d'un intervalle de 150 ms ou moins.
- 3.3.2.3 Activation d'un système secondaire de sécurité des usagers de la route vulnérables

### 3.3.3 Conditions de définition du temps zéro

Est défini comme temps zéro le moment où survient en premier l'un des événements suivants :

- 3.3.3.1 Dans le cas des systèmes de contrôle de coussin gonflable qui restent en veille, l'activation de l'algorithme de contrôle du système de retenue des occupants ;  
ou
- 3.3.3.2 Dans le cas des algorithmes qui fonctionnent en permanence,
  - 3.3.3.2.1 Le premier point de l'intervalle au cours duquel un delta-v longitudinal cumulé de plus de 0,8 km/h est atteint sur une période de 20 ms ; ou
  - 3.3.3.2.2 Pour les véhicules qui enregistrent le delta-v latéral, le premier point de l'intervalle au cours duquel un delta-v latéral cumulé de plus de 0,8 km/h est atteint sur une période de 5 ms ; ou

- 3.3.3.3 Le déploiement d'un système de retenue déployable non réversible ou l'activation d'un système secondaire de protection des usagers de la route vulnérables.
- 3.3.4 Écrasement des données
- 3.3.4.1 Si un EDR ne dispose pas d'une mémoire tampon non volatile ne contenant pas de données d'un événement antérieur, les données enregistrées doivent être écrasées et remplacées par les données de l'événement en cours, conformément aux spécifications du paragraphe 3.3.2, en commençant par les plus anciennes ou selon différentes stratégies retenues par le constructeur et communiquées aux autorités compétentes des Parties contractantes.
- 3.3.4.2 En outre, si un EDR ne dispose pas d'une mémoire tampon non volatile ne contenant pas de données d'un événement antérieur, les données relatives au déploiement d'un système de retenue non réversible ou à l'activation d'un système secondaire de sécurité des usagers de la route vulnérables (voir par. 3.3.2) doivent toujours écraser toute autre donnée non verrouillée conformément au paragraphe 3.3.2.
- 3.3.5 Coupure d'alimentation
- Les données enregistrées dans une mémoire non volatile sont conservées après la coupure de l'alimentation.
- 3.4 Efficacité et capacité de survie lors des essais de choc
- 3.4.1 Tout véhicule soumis aux prescriptions de la réglementation nationale ou régionale relative aux essais de choc frontal doit être conforme aux spécifications du paragraphe 3.4.3.
- 3.4.2 Tout véhicule soumis aux prescriptions de la réglementation nationale ou régionale relative aux essais de choc latéral doit être conforme aux spécifications du paragraphe 3.4.3.
- 3.4.3 Les éléments de données requis en application du paragraphe 3.1 doivent être enregistrés au format spécifié au paragraphe 3.2 et être disponibles une fois l'essai de choc terminé, et la mention « oui » indiquant que les données enregistrées sont complètes doit être inscrite après l'essai pour chacun de ces éléments. Les éléments qui ne fonctionnent pas normalement lors des essais de choc (par exemple, ceux liés au fonctionnement du moteur, au freinage, etc.) ne sont pas tenus de satisfaire aux prescriptions de précision et de résolution lors de ces essais de choc<sup>†</sup>.
- Les données doivent pouvoir être récupérées après un choc du degré de gravité fixé par les Règlements ONU n<sup>os</sup> 94, 95 ou 137 ou par des procédures nationales applicables relatives aux essais de choc.

<sup>†</sup> Note : L'équipe spéciale des EDR élabore actuellement des dispositions visant à bien préciser que cela ne s'applique pas aux essais à faible vitesse (par exemple, les essais de pare-chocs) au cours desquels les seuils de déclenchement établis ne seraient pas atteints.

## Annexe 1

Éléments de données et format<sup>21</sup>

Tableau 1

Élément de données	Condition d'application <sup>22</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>34</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>45</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>56</sup>
Delta-v longitudinal	Obligatoire – non requis si l'accélération longitudinale est enregistrée à une fréquence $\geq 500$ Hz sur une plage et avec une résolution suffisantes pour calculer le delta-v avec la précision requise	De 0 à 250 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	100	De -100 à +100 km/h	$\pm 10$ Hz	1 km/h	Collision
Delta-v maximal longitudinal	Obligatoire – non requis si l'accélération longitudinale est enregistrée à une fréquence $\geq 500$ Hz	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	s.o.	De -100 à +100 km/h	$\pm 10$ Hz	1 km/h	Collision
Temps du delta-v maximal longitudinal	Obligatoire – non requis si l'accélération longitudinale est enregistrée à une fréquence $\geq 500$ Hz	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	s.o.	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	$\pm 3$ ms	2,5 ms	Collision

<sup>21</sup> Les prescriptions relatives au format spécifiées ci-dessous sont des exigences minimales et les constructeurs peuvent aller au-delà.

<sup>22</sup> La mention « obligatoire » s'applique sous réserve des conditions détaillées dans la section 1.

<sup>34</sup> Les données précédant l'accident et les données de l'accident sont asynchrones. La précision requise concernant le moment de l'échantillonnage pour la période précédant l'accident est de -0,1 à 1,0 seconde (par exemple, T = -1 devrait se produire entre -1,1 et 0 seconde).

<sup>45</sup> La prescription de précision ne s'applique que dans la plage de valeurs du capteur physique. Si les mesures relevées par un capteur dépassent les limites de conception du capteur, il convient d'indiquer pour l'élément de données en question à quel moment la mesure a dépassé pour la première fois ces limites.

<sup>56</sup> « Collision » recouvre les événements décrits aux paragraphes 3.3.1.1, 3.3.1.2, et 3.3.1.3, et « Accident impliquant des usagers de la route vulnérables » les événements décrits au paragraphe 3.3.1.4.

Élément de données	Condition d'application <sup>73</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>34</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>45</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>56</sup>
Vitesse indiquée par le véhicule	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	De 0 à 250 km/h	± 1 km/h	1 km/h	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Position de l'accélérateur (ou de la pédale d'accélérateur)	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	De 0 à 100 %	± 5%	1 %	Collision Retournement Accident impliquant des usagers de la route vulnérables
État du frein de service	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	Actif ou inactif	s.o.	Actif ou inactif	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Cycle d'allumage (accident)	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	De 0 à 60 000	± 1 cycle	1 cycle	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Cycle d'allumage (téléchargement)	Obligatoire	Au moment du téléchargement <sup>67</sup>	s.o.	De 0 à 60 000	± 1 cycle	1 cycle	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
État de la ceinture de sécurité (conducteur)	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	Bouclée, non bouclée	s.o.	Bouclée, non bouclée	Collision Retournement
Témoin d'avertissement du coussin gonflable <sup>78</sup>	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	Actif ou inactif	s.o.	Actif ou inactif	Collision Retournement

<sup>67</sup> Le nombre de cycles d'allumage au moment du téléchargement ne doit pas obligatoirement être enregistré au moment de l'accident, mais il doit être indiqué pendant le processus de téléchargement.

<sup>78</sup> Le témoin d'avertissement du coussin gonflable est le voyant, spécifié dans les prescriptions nationales relatives aux coussins gonflables, qui indique que le coussin gonflable est prêt à l'emploi. Il peut également s'allumer pour signaler une défaillance d'un autre élément du système de retenue déployable.

Élément de données	Condition d'application <sup>73</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>34</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>45</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>36</sup>
Déploiement du coussin gonflable frontal, délai de déploiement dans le cas d'un coussin gonflable à déploiement simple, ou délai avant la première étape dans le cas d'un coussin gonflable à déploiement progressif (conducteur)	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision
Déploiement du coussin gonflable frontal, délai de déploiement dans le cas d'un coussin gonflable à déploiement simple, ou délai avant la première étape dans le cas d'un coussin gonflable à déploiement progressif (passager avant) <sup>8</sup>	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision
Événement multiple (nombre d'événements)	Si l'élément est enregistré <sup>89</sup>	Événement	s.o.	1 ou plus	s.o.	1 ou plus	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Délai entre les événements 1 et 2	Obligatoire	Si nécessaire	s.o.	De 0 à 5,0 s	± 0,1 s	0,1 s	Collision Retournement

<sup>8</sup> Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif.

<sup>9</sup> On entend par « Si l'élément est enregistré » le fait que l'élément de données soit enregistré dans une mémoire non volatile pour être téléchargé ultérieurement.

Élément de données	Condition d'application <sup>23</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>34</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>45</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>36</sup>
Données enregistrées complètes	Obligatoire	Après les autres données	s.o.	Oui ou non	s.o.	Oui ou non	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Accélération latérale (après un accident)	Si l'élément est enregistré	De 0 à 250 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	500	De -50 à +50 g	± 10 %	1 g	Collision Retournement
Accélération longitudinale (après un accident)	Si l'élément est enregistré	De 0 à 250 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	500	De -50 à +50 g	± 10 %	1 g	Collision
Accélération normale (après un accident)	Si l'élément est enregistré	[De -1,0 à 5,0 s 0 à 300 ms <b>mais peut être enregistré pendant n'importe quelle durée</b> <sup>910</sup> ]	10 Hz	De -5 à +5 g	± 10 Hz	0,5 g	Retournement
Delta-v latéral	Obligatoire – non requis si l'accélération latérale est enregistrée à une fréquence ≥ 500 Hz sur une plage et avec une résolution suffisantes pour calculer le delta-v avec la précision requise	De 0 à 250 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	100	De -100 à +100 km/h	± 10 Hz	1 km/h	Collision
Delta-v maximal latéral	Obligatoire – non requis si l'accélération latérale est enregistrée à une fréquence ≥ 500 Hz	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	s.o.	De -100 à +100 km/h	± 10 Hz	1 km/h	Collision

<sup>910</sup> Peut être enregistré pendant n'importe quelle durée ; l'intervalle de -1,0 à 5,0 s est donné à titre indicatif.



Élément de données	Condition d'application <sup>23</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>34</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>45</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>36</sup>
Temps du delta-v maximal latéral	Obligatoire – non requis si l'accélération latérale est enregistrée à une fréquence $\geq 500$ Hz	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	s.o.	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	$\pm 3$ ms	2,5 ms	Collision
Temps du delta-v maximal résultant	Obligatoire – non requis si l'accélération correspondante est enregistrée à une fréquence $\geq 500$ Hz	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	s.o.	De 0 à 300 ms ou de 0 au moment de fin de l'événement plus 30 ms, selon le plus court de ces intervalles	$\pm 3$ ms	2,5 ms	Collision
Régime du moteur	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	De 0 à 10 000 tr/min	$\pm 100$ tr/min <sup>4011</sup>	100 tr/min	Collision Retournement
Angle de roulis du véhicule	Si l'élément est enregistré	<del>De -1,0 à 5,0 s<sup>9</sup></del> <b>Peut être enregistré pendant n'importe quelle durée<sup>9</sup></b>	10	De -1 080° à +1 080°	$\pm 10$ Hz	10°	Retournement
Activité du système antiblocage des roues ABS	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	Défaillant, non engagé, activé, en action <sup>12</sup>	s.o.	Défaillant, non engagé, activé, en action <sup>12</sup>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Contrôle de la stabilité	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	Défaillant, actif, inactif, engagé-en action <sup>12</sup>	s.o.	Défaillant, actif, inactif, engagé-en action <sup>12</sup>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Impulsion à la commande de direction	Obligatoire	De -5,0 à 0 s	2	De -250° dans le sens horaire à +250° dans le sens antihoraire	$\pm 5\%$	$\pm 1\%$	Collision Retournement Accident impliquant des usagers de la route vulnérables

<sup>40 11</sup> Ces éléments ne sont pas tenus de satisfaire aux prescriptions de précision et de résolution lors des essais de choc spécifiés.

<sup>12</sup> Les constructeurs peuvent ajouter d'autres états du système.

Élément de données	Condition d'application <sup>23</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>34</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>45</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>36</sup>
État de la ceinture de sécurité (passager avant) <sup>8</sup>	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	Bouclée, non bouclée	s.o.	Bouclée, non bouclée	Collision Retournement
État de l'interrupteur de désactivation du coussin gonflable passager <sup>8</sup>	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	Désactivé ou non désactivé	s.o.	Désactivé ou non désactivé	Collision Retournement
Déploiement du coussin gonflable frontal, délai avant la <i>n</i> ème étape (conducteur) <sup>412</sup>	Obligatoire si le véhicule est équipé d'un coussin gonflable frontal à déploiement progressif pour le conducteur	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision
Déploiement du coussin gonflable frontal, délai avant la <i>n</i> ème étape (passager avant) <sup>1243, 8</sup>	Obligatoire si le véhicule est équipé d'un coussin gonflable frontal à déploiement progressif pour le passager avant	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision
Déploiement du coussin gonflable latéral, délai de déploiement (conducteur)	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision
Déploiement du coussin gonflable latéral, délai de déploiement (passager avant)	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision
Déploiement du rideau gonflable, délai de déploiement (côté conducteur)	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision Retournement

<sup>1243</sup> Indiquer cet élément n-1 fois, c'est-à-dire une fois pour chaque étape d'un système de coussin gonflable à déploiement progressif.

Élément de données	Condition d'application <sup>23</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>34</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>45</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>36</sup>
Déploiement du rideau gonflable, délai de déploiement (côté passager)	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision Retournement
Déploiement du prétensionneur, délai de déclenchement (conducteur)	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision Retournement
Déploiement du prétensionneur, délai de déclenchement (passager avant) <sup>8</sup>	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision Retournement
État de l'interrupteur de position du siège, position la plus avancée (conducteur)	Obligatoire si le véhicule est équipé d'un tel interrupteur et si celui-ci joue un rôle dans la décision de déploiement	-1,0 s	s.o.	Oui ou non	s.o.	Oui ou non	Collision Retournement
État de l'interrupteur de position du siège, position la plus avancée (passager avant) <sup>8</sup>	Obligatoire si le véhicule est équipé d'un tel interrupteur et si celui-ci joue un rôle dans la décision de déploiement	-1,0 s	s.o.	Oui ou non	s.o.	Oui ou non	Collision Retournement
Classification de la taille de l'occupant (conducteur)	Si l'élément est enregistré	-1,0 s	s.o.	5 <sup>e</sup> centile de la taille des femmes ou plus grand	s.o.	Oui ou non	Collision Retournement
Classification de la taille de l'occupant (passager avant) <sup>8</sup>	Si l'élément est enregistré	-1,0 s	s.o.	Mannequin HIII de taille 6 ans ou mannequin Q6 ou de taille inférieure	s.o.	Oui ou non	Collision Retournement

Tableau 2

Élément de données	Condition d'application <sup>2</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>3</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>4</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>5</sup>
État de la ceinture de sécurité (passagers arrière) <sup>6</sup>	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	Bouclée, non bouclée	s.o.	Bouclée, non bouclée	Collision Retournement
Vitesse angulaire de roulis du véhicule	Obligatoire si le véhicule est équipé d'un dispositif de contrôle du système de protection contre le retournement reposant sur un algorithme	De -1,0 à 5,0 s Peut être enregistré pendant n'importe quelle durée <sup>+37]</sup>	10	De -240 à +240 degrés/s	± 10 % <sup>+48</sup>	4 4-degré/s	Retournement
État du témoin d'avertissement du système de surveillance de la pression des pneumatiques (TPMS)	Obligatoire	-1,0 s par rapport au temps zéro	s.o.	s.o.	s.o.	Actif ou inactif	Collision Retournement
Accélération longitudinale (avant l'accident)	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	De -1,5 à +1,5 g	± 10 %	0,1 g	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables
Accélération latérale (avant l'accident)	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	De -1,0 à +1,0 g	± 10 %	0,1 g	Collision

<sup>2</sup> La mention « obligatoire » s'applique sous réserve des conditions détaillées dans la section 1.

<sup>3</sup> Les données précédant l'accident et les données de l'accident sont asynchrones. La précision requise concernant le moment de l'échantillonnage pour la période précédant l'accident est de -0,1 à 1,0 seconde (par exemple, T = -1 devrait se produire entre -1,1 et 0 seconde).

<sup>4</sup> La prescription de précision ne s'applique que dans la plage de valeurs du capteur physique. Si les mesures relevées par un capteur dépassent les limites de conception du capteur, il convient d'indiquer pour l'élément de données en question à quel moment la mesure a dépassé pour la première fois ces limites.

<sup>5</sup> « Collision » recouvre les événements décrits aux paragraphes 3.3.1.1, 3.3.1.2, et 3.3.1.3, et « Accident impliquant des usagers de la route vulnérables » les événements décrits au paragraphe 3.3.1.4.

<sup>6</sup> Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif des deuxième et troisième rangées.

<sup>+37</sup> [L'angle de roulis du véhicule peut être enregistré pendant n'importe quelle durée ; l'intervalle de -1,0 à 5,0 s est donné à titre indicatif.]

<sup>+48</sup> Par rapport à la plage complète de valeurs du capteur.

Élément de données	Condition d'application <sup>2</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>3</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>4</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>5</sup>
Vitesse angulaire de lacet	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	De -75 à +75 deg rés/s	± 10 % de la plage complète de valeurs du capteur	0,1	Collision Retournement
État du système antipatinage	Obligatoire si le véhicule n'est pas équipé d'un système de contrôle de la stabilité	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o. <b>Défaillant, actif, inactif, engagé</b>	s.o.	<b>Contrôle actif, défectueux, désactivé par le conducteur, activé mais pas en contrôle actif</b> <b>Défaillant, actif, inactif, engagé</b>	Collision Retournement
État du système actif de freinage d'urgence	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o.	s.o.	<b>Avertissement actif, engagé, défectueux, éteint, inactif</b> <b>Défaillant, désactivé, actif mais pas en action, avertissement, mais inactif, en action</b>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Régulateur de vitesse	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o.	s.o.	<b>Contrôle actif, défaillant, désactivé par le conducteur, activé mais pas en contrôle actif</b>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
État du régulateur de vitesse actif (système de conduite automatisée de niveau 1)	Obligatoire	De -5,0 à 0 s par rapport au temps zéro	2	s.o.	s.o.	<b>Contrôle actif, défaillant, désactivé par le conducteur, activé mais pas en contrôle actif</b>	Collision Accident impliquant des usagers de la route vulnérables Retournement
Déploiement du système secondaire de sécurité pour les usagers de la route vulnérables, délai de déploiement	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Accident impliquant des usagers de la route vulnérables

Élément de données	Condition d'application <sup>2</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>3</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>4</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>5</sup>
État du voyant d'alerte du système secondaire de sécurité pour les usagers de la route vulnérables <sup>159</sup>	Obligatoire	De -1,1 à 0 s par rapport au temps zéro	s.o.	s.o.	s.o.	Actif ou inactif	Accident impliquant des usagers de la route vulnérables
Ceinture de sécurité de la place centrale à l'avant	Obligatoire	-1,0 s	s.o.	Bouclée, non bouclée	s.o.	Bouclée, non bouclée	Collision Retournement
<b>Délai de déploiement du coussin gonflable central en cas de choc du côté opposé à celui du conducteur</b> <sup>10</sup>	Obligatoire	Événement	s.o.	De 0 à 250 ms	± 2 ms	1 ms	Collision Retournement
[État du système d'avertissement de franchissement de ligne]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	<b>Défaillant, inactif, actif mais pas d'alerte, actif = alerte de franchissement sur la gauche, actif = alerte de franchissement sur la droite désactivé, actif mais pas d'alerte, alerte de franchissement sur la gauche, alerte de franchissement sur la droite</b>	<b>Collision Retournement [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]</b>

<sup>9 15</sup> Le témoin d'alerte du coussin gonflable peut combiner différentes fonctions relatives à l'état du système de sécurité, ou le système de protection des usagers de la route vulnérables peut disposer de son propre voyant.

<sup>10</sup> **Indiquer cet élément n fois, c'est-à-dire une fois pour chaque dispositif.**

Élément de données	Condition d'application <sup>2</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>3</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>4</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>5</sup>
[État de la fonction de direction corrective]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, inactif, actif mais pas en action, en action	Collision Retournement [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
[État de la fonction de direction pour situations d'urgence]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, inactif, actif mais pas en action, en action	Collision Retournement [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
[État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie A]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, inactif, activé mais pas en contrôle actif, en contrôle actif veille activé <sup>11</sup>	Collision Retournement [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
[État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie B1]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	Défaillant, inactif, activé mais pas en contrôle actif, en contrôle actif veille activé <sup>11</sup>	Collision Retournement [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]

<sup>11</sup> Défaillant au sens du Règlement 79 ; inactif = à l'arrêt ; en veille = 'ACSF ne peut intervenir ; activé = l'ACSF est activée mais n'intervient pas ou elle est activée et intervient.

Élément de données	Condition d'application <sup>2</sup>	Intervalle/moment de l'enregistrement <sup>3</sup> (par rapport au temps zéro)	Fréquence d'échantillonnage des données (échantillons par seconde)	Plage minimale	Précision <sup>4</sup>	Résolution	Événement(s) enregistré(s) <sup>5</sup>
[État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie B2]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	<del>Défaillant,</del> <del>inactif,</del> <del>activé mais pas en</del> <del>contrôle actif,</del> <del>en contrôle actif</del> <del>veille</del> <del>activé<sup>11</sup></del>	<b>Collision</b> <b>Retournement</b> [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
[État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie C]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	<del>Défaillant,</del> <del>inactif,</del> <del>activé mais pas en</del> <del>contrôle actif,</del> <del>en contrôle actif</del> <del>veille</del> <del>activé<sup>11</sup></del>	<b>Collision</b> <b>Retournement</b> [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
[État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie D]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	<del>Défaillant,</del> <del>inactif,</del> <del>activé mais pas en</del> <del>contrôle actif,</del> <del>en contrôle actif</del> <del>veille</del> <del>activé<sup>11</sup></del>	<b>Collision</b> <b>Retournement</b> [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
[État de la fonction de direction à commande automatique (ACSF) de catégorie E]	[Obligatoire]	[De -5,0 à 0 s]	[2]	[s.o.]	[s.o.]	<del>Défaillant,</del> <del>inactif,</del> <del>activé mais pas en</del> <del>contrôle actif,</del> <del>en contrôle actif</del> <del>veille</del> <del>activé<sup>11</sup></del>	<b>Collision</b> <b>Retournement</b> [Accident impliquant des usagers de la route vulnérables]
[État du système automatique d'appel d'urgence]	[Obligatoire]	[Événement]	[s.o.]	[s.o.]	[s.o.]	[Défaillant, activé mais pas d'appel d'urgence déclenché automatiquement, activé et appel d'urgence déclenché automatiquement]	<b>Collision</b> <b>Accident impliquant des usagers de la route vulnérables</b> <b>Retournement</b>