



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****189<sup>e</sup> session**

Genève, 7-9 mars 2023

Point 4.7.4 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 :****Examen de projets d'amendements à des Règlements ONU  
existants, soumis par le GRVA****Proposition de complément 1 à la série 02 d'amendements au  
Règlement ONU n° 131 (Système actif de freinage d'urgence)****Communication du Groupe de travail des véhicules automatisés/  
autonomes et connectés\***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) à sa quatorzième session (voir ECE/TRANS/WP.29/GRVA/14, par. 83), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2022/22, tel que modifié par le document informel GRVA-14-47. 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 à leurs sessions de mars 2023.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2023 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2023 (A/77/6 (Sect. 20), par. 20.6), 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 5.4.1.1, lire :*

« 5.4.1.1 La fonction AEBS doit être réactivée automatiquement à chaque nouveau démarrage du moteur (ou à chaque nouveau cycle de fonctionnement, selon le cas). Cette prescription n'est pas applicable aux redémarrages (ou nouveaux cycles de fonctionnement, selon le cas) qui surviennent automatiquement en raison, par exemple, du fonctionnement d'un système arrêt-démarrage automatique. ».

*Paragraphe 6.9, lire (insérer un renvoi à la nouvelle note de bas de page 5 et ajouter la nouvelle note de bas de page 5) :*

« 6.9 Fiabilité du système

6.9.1 Chacun des scénarios d'essai ci-dessus, sachant qu'un scénario correspond à une configuration donnée, pour une vitesse du véhicule mis à l'essai, pour une configuration de charge et pour une catégorie (véhicule contre véhicule, véhicule contre piéton), doit être appliqué deux fois. Si l'un de ces deux essais ne satisfait pas aux prescriptions, il peut être répété une fois. Un scénario d'essai est jugé satisfaisant si deux essais répondent aux prescriptions. Le nombre d'essais insatisfaisants dans une catégorie ne doit pas dépasser :

- a) 10,0 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios véhicule contre véhicule ; et
- b) 10,0 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios véhicule contre piéton<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Au cas où le nombre total d'essais dans une catégorie serait encore inférieur à 10, des essais supplémentaires pour cette catégorie peuvent être effectués, y compris le scénario d'essai insatisfaisant, pour atteindre un nombre total d'essais au moins égal à 10.

6.9.2 La cause principale de tout essai insatisfaisant doit être analysée avec le service technique et annexée au procès-verbal d'essai. Si la cause principale ne peut être imputée à une variation des paramètres de la configuration d'essai, le service technique peut effectuer des essais à toute autre vitesse dans la plage de vitesses définie aux paragraphes 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 ou 5.2.2.4, selon le cas.

6.9.3 Dans le cadre de l'évaluation visée à l'annexe 3, le constructeur doit démontrer, dossier à l'appui, que le système peut satisfaire aux prescriptions. ».

*Les notes de bas de page suivantes sont renumérotées.*

---