



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****185^e session**

Genève, 23-25 novembre 2021

Point 4.10.5 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements à des Règlements existants,
soumis par le GRVA****Proposition de complément 4 à la version initiale
du Règlement ONU n° 152 (Système AEBS
des véhicules des catégories M₁ et N₁)****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 dixième session, en mai 2021 (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/10, par. 70), est fondé sur l'annexe VI du rapport de la session. 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 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 5.4.1.1, lire :

« 5.4.1.1 La fonction AEBS doit être réactivée automatiquement à chaque nouveau démarrage du moteur.

Cette prescription n'est pas applicable aux redémarrages automatiques du moteur liés, par exemple, au fonctionnement d'un système arrêt-démarrage automatique. ».

Paragraphe 5.1.2, lire :

« 5.1.2 L'efficacité du système AEBS ne doit pas être altérée par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie s'il est satisfait aux prescriptions techniques et aux dispositions transitoires du Règlement ONU n° 10 modifié par sa série 06 d'amendements. ».

Paragraphes 5.1.4.1.2 et 5.1.4.1.3, lire (l'ancien paragraphe 5.1.4.1.2 devient le nouveau paragraphe 5.1.4.2)

« 5.1.4.1 Un signal de défaillance, lorsqu'une défaillance du système AEBS empêche de satisfaire aux prescriptions du présent Règlement. Ce signal doit être tel que spécifié au paragraphe 5.5.4 ci-dessous.

5.1.4.1.1 Il ne doit pas y avoir d'intervalle de temps appréciable entre les vérifications automatiques du système AEBS, ni de retard dans l'allumage du témoin d'avertissement en cas de défaillance électrique détectable.

5.1.4.1.2 Au moment de la détection d'une défaillance de nature non électrique (si, par exemple, un capteur est occulté ou mal aligné), le témoin d'avertissement défini au paragraphe 5.1.4.1 doit être allumé.

5.1.4.2 Si le système n'a pas été initialisé après un temps de conduite cumulé de 15 s à une vitesse supérieure à 10 km/h, le conducteur doit en être informé Cette information doit durer jusqu'à ce que le système ait été initialisé avec succès.

5.1.4.3 Si le véhicule est équipé d'un dispositif permettant de désactiver le système AEBS, un signal doit indiquer que le système est désactivé. Ce signal doit être tel que spécifié au paragraphe 5.4.3 ci-dessous. ».

Paragraphe 5.2.1.4, lire (ajout de « et » après le point f) dans la liste des conditions) :

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

En l'absence d'ordre du conducteur...

...

f) 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

g) Sur un parcours rectiligne, sans virage ni changement de direction à une intersection.

Il est admis que ... ».
