



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés

Quatorzième session

Genève, 26-30 septembre 2022

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Systemes actifs de freinage d'urgence**Proposition de complément à la série 01 d'amendements au
Règlement ONU n° 131 (Système actif de freinage d'urgence)****Communication de la présidence du groupe de travail informel
des systèmes actifs de freinage d'urgence pour les véhicules lourds***

Le texte ci-après, établi par les experts du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence pour les véhicules lourds, vise à permettre une plus forte diminution de la vitesse pendant la phase d'avertissement. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), 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 6.4, lire :

- « 6.4 Essai d'avertissement et d'activation du système avec une cible fixe
- 6.4.2 Le délai d'activation des modes d'avertissement de risque de choc décrit au paragraphe 5.5.1 ci-dessus doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - 6.4.2.1 Au moins un signal d'avertissement doit être émis dans le délai indiqué dans la colonne B du tableau I de l'annexe 3. [...]
 - 6.4.2.2 Au moins deux signaux d'avertissement doivent être émis dans le délai indiqué dans la colonne C du tableau I de l'annexe 3.
 - ~~6.4.2.3 Toute réduction de vitesse durant la phase d'avertissement ne doit pas être supérieure à 15 km/h ou à 30 % de la réduction de vitesse globale du véhicule mis à l'essai, la valeur la plus élevée étant retenue.~~
 - 6.4.3 La phase d'avertissement de risque de choc doit être suivie de la phase de freinage d'urgence.
 - 6.4.4 La réduction de vitesse globale du véhicule mis à l'essai au moment de la collision avec la cible fixe ne doit pas être inférieure à la valeur indiquée dans la colonne D du tableau I de l'annexe 3.
 - 6.4.5 La phase de freinage d'urgence ne doit pas commencer avant que la valeur TTC soit égale ~~ou inférieure~~ à 3,0 s. ».

Paragraphe 6.5, lire :

- « 6.5 Essai d'avertissement et d'activation du système avec une cible en mouvement
- 6.5.2 Le délai d'activation des modes d'avertissement de risque de choc décrit au paragraphe 5.5.1 ci-dessus doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - 6.5.2.1 Au moins un signal d'avertissement haptique ou acoustique doit être émis dans le délai indiqué dans la colonne E du tableau I de l'annexe 3.
 - 6.5.2.2 Au moins deux signaux d'avertissement doivent être émis dans le délai indiqué dans la colonne F du tableau I de l'annexe 3.
 - ~~6.5.2.3 Toute réduction de vitesse durant la phase d'avertissement ne doit pas être supérieure à 15 km/h ou à 30 % de la réduction de vitesse globale du véhicule mis à l'essai, la valeur la plus élevée étant retenue.~~
 - 6.5.3 La phase de freinage d'urgence doit avoir pour effet d'éviter une collision entre le véhicule mis à l'essai et la cible en mouvement.
 - 6.5.4 La phase de freinage d'urgence ne doit pas commencer avant que le TTC ne soit ~~inférieur ou~~ égal à 3,0 s. ».

II. Justification

1. La suppression des paragraphes 6.4.2.3 et 6.5.2.3 permet une plus forte diminution de la vitesse pendant la phase d'avertissement, ce qui en accroît l'efficacité.
2. La suppression de ces paragraphes est aussi le moyen le plus simple d'obtenir ce résultat positif, tout en évitant les effets secondaires qui pourraient avoir une incidence sur la teneur du Règlement (par exemple, les stratégies relatives à l'avertissement et au freinage).
3. Les modifications apportées aux paragraphes 6.4.5 et 6.5.4 sont d'ordre rédactionnel.