



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**

Cinquième session

Genève, 10-14 février 2020

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Systèmes avancés de freinage d'urgence

**Proposition de compléments au texte original et à la série 01
d'amendements au Règlement ONU n°[152] (Systèmes
avancés de freinage d'urgence des véhicules
des catégories M₁ et N₁)****Communication des experts du groupe de travail informel des systèmes
avancés de freinage d'urgence des véhicules des catégories M₁ et N₁*****

Le texte ci-après a été établi par les experts du groupe de travail informel des systèmes avancés de freinage d'urgence (AEBS) des véhicules des catégories M₁ et N₁ afin d'améliorer le texte du Règlement s'agissant de l'évaluation de la fiabilité de l'AEBS. 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.

* Nouveau tirage pour raisons techniques (22 janvier 2020).

** Ancien **Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF)**.

*** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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

Ajouter un nouveau paragraphe 6.10 ainsi conçu :

- « **6.10 Fiabilité du système**
- 6.10.1** Chacun des scénarios d'essai ci-dessus, un scénario correspondant à une configuration d'essai, une vitesse du véhicule mis à l'essai et une configuration de charge d'une catégorie (voiture contre voiture, voiture 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 :
- 10 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios voiture contre voiture ;
 - 10 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios voiture contre piéton.
- 6.10.2** 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 d'autres vitesses dans la plage des vitesses définie aux paragraphes 5.2.1.3., 5.2.2.3. ou 5.2.2.4., selon le cas.
- 6.10.3** Dans le cadre de l'évaluation conformément aux dispositions de l'annexe 3, le constructeur doit démontrer, dossier à l'appui, que le système peut satisfaire aux prescriptions. »

II. Justification

1. La présente proposition s'inscrit dans le cadre du suivi de l'accord général conclu à la quatrième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA), en septembre 2019, concernant la nécessité de se pencher sur la fiabilité du système et sur les éventuelles incertitudes liées à la méthode d'essai.
 2. En raison de facteurs extérieurs au système, il est tout simplement impossible de s'assurer que chaque essai se déroule exactement dans les mêmes conditions. C'est pourquoi on ne peut conclure, après un seul essai insatisfaisant, que les AEBS ne peuvent atteindre les performances maximales. Dans le même temps, il convient de vérifier si un essai insatisfaisant est ou non dû à une défaillance systématique de l'AEBS.
 3. Le présent texte est le produit des débats du groupe de travail informel de l'AEBS à sa dixième session. Il propose une solution équilibrée aux deux questions en jeu.
-