



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

Septième session

Genève, 21-25 septembre 2020

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Systemes actifs de freinage d'urgence**Proposition de complément au Règlement ONU n° 152
(Systemes actifs de freinage d'urgence pour les véhicules
des catégories M₁ et N₁)****Communication de l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles, est fondé sur le document informel GRVA-05-64, qui a été présenté à la cinquième session du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA). 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 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 conformément à ce mandat.



I. Proposition

Paragraphes 5.4.2 à 5.4.2.2, lire :

- 5.4.2. Lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif permettant de désactiver automatiquement la fonction AEBS, par exemple lors d'une utilisation tout terrain, lorsque le véhicule est remorqué, lorsqu'il se trouve sur un banc dynamométrique ou dans une installation de lavage, ou en cas de défaut d'alignement non détectable des capteurs, **ou encore lorsque le système de contrôle électronique de la stabilité est désactivé**, les conditions suivantes doivent s'appliquer, lorsqu'il y a lieu :
- 5.4.2.1. Le constructeur du véhicule doit communiquer au service technique, au moment de l'homologation de type, la liste de ces situations et les critères correspondants de désactivation de la fonction AEBS, et cette liste doit être annexée au procès-verbal d'essai.
- 5.4.2.2. La fonction AEBS doit être réactivée automatiquement dès que les conditions ayant entraîné la désactivation automatique ont cessé d'exister.

II. Justification

Désactivation automatique de l'AEBS

1. Lorsque le système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) est désactivé par le conducteur, cela peut, dans certaines circonstances, amener le véhicule à se comporter de façon dangereuse dans une situation de *freinage d'urgence*. C'est pourquoi de nombreux systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) du marché se désactivent d'eux-mêmes lorsque l'ESC n'est pas disponible.
 2. La proposition vise à préciser qu'une désactivation du système en réaction à un mode de fonctionnement du véhicule qui n'est pas adapté, en l'occurrence la désactivation de l'ESC, est considérée comme une désactivation automatique et non manuelle.
 3. L'action du conducteur a pour but de désactiver l'ESC, et non l'AEBS ; la désactivation de l'AEBS n'est que la réaction automatique du système.
 4. Comme le prévoit le Règlement, cette désactivation automatique sera signalée au conducteur et celui-ci sera toujours informé du fait que le système AEBS n'est pas disponible.
-