



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****180^e session**

Genève, 10-12 mars 2020

Point 4.7.3 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 série 01 d'amendements au Règlement ONU
n° 152 (Systèmes actifs de freinage d'urgence des véhicules
des catégories M₁ et N₁)****Communication des experts 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 quatrième session (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/4, par. 53), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/16 et le paragraphe 53 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 mars 2020.

Note : Le présent document sera, en principe, adopté en même temps que le document ECE/TRANS/WP.29/2020/9 (proposition de complément 1 au texte original du Règlement ONU n° 152).

* 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.



Série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 152 (Systèmes actifs de freinage d'urgence des véhicules des catégories M₁ et N₁)

Paragraphe 5.2.1.4, tableau N₁ et notes, lire :

« Vitesse d'impact relative maximale (km/h) pour les véhicules de la catégorie N₁*

Vitesse relative (km/h)	À l'arrêt/En mouvement	
	Masse maximale	Masse en ordre de marche
10	0,00	0,00
15	0,00	0,00
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
32	0,00	0,00
35	0,00	0,00
38	0,00	0,00
40	10,00	0,00
42	15,00	0,00
45	20,00	15,00
50	30,00	25,00
55	35,00	30,00
60	40,00	35,00

[Toutes les valeurs sont indiquées en km/h]

* Pour les vitesses relatives comprises entre les valeurs indiquées (par exemple 53 km/h), la vitesse d'impact relative maximale (c'est-à-dire 35/30 km/h) correspondant à la vitesse relative immédiatement supérieure (c'est-à-dire 55 km/h) s'applique.
Pour les masses supérieures à la masse en ordre de marche, la vitesse d'impact relative maximale correspondant à la masse maximale s'applique. ».

Paragraphe 5.2.2.4, tableaux M₁ et N₁, lire :

« Vitesse d'impact maximale (km/h) pour les véhicules de la catégorie M₁*

Vitesse du véhicule mis à l'essai (km/h)	Masse maximale	Masse en ordre de marche
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
40	0,00	0,00
42	10,00	0,00
45	15,00	15,00

Vitesse du véhicule mis à l'essai (km/h)	Masse maximale	Masse en ordre de marche
50	25,00	25,00
55	30,00	30,00
60	35,00	35,00

* Pour les vitesses relatives comprises entre les valeurs indiquées (par exemple 53 km/h), la vitesse d'impact relative maximale (c'est-à-dire 30/30 km/h) correspondant à la vitesse relative immédiatement supérieure (c'est-à-dire 55 km/h) s'applique.

Pour les masses supérieures à la masse en ordre de marche, la vitesse d'impact relative maximale correspondant à la masse maximale s'applique.

Vitesse d'impact maximale (km/h) pour les véhicules de la catégorie N₁*

Vitesse du véhicule mis à l'essai (km/h)	Masse maximale	Masse en ordre de marche
20	0,00	0,00
25	0,00	0,00
30	0,00	0,00
35	0,00	0,00
40	10,00	0,00
42	15,00	0,00
45	20,00	15,00
50	30,00	25,00
55	35,00	30,00
60	40,00	35,00

* Pour les vitesses relatives comprises entre les valeurs indiquées (par exemple 53 km/h), la vitesse d'impact relative maximale (c'est-à-dire 35/30 km/h) correspondant à la vitesse relative immédiatement supérieure (c'est-à-dire 55 km/h) s'applique.

Pour les masses supérieures à la masse en ordre de marche, la vitesse d'impact relative maximale correspondant à la masse maximale s'applique. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 12, libellé comme suit :

- « 12. Dispositions transitoires
- 12.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 01 d'amendements.
- 12.2 À compter du 1^{er} mai 2024, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la version initiale dudit Règlement, délivrées pour la première fois après le 1^{er} mai 2024.
- 12.3 Jusqu'au 1^{er} mai 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement seront tenues d'accepter les homologations de type établies conformément à la version initiale dudit Règlement, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} mai 2024.
- 12.4 À compter du 1^{er} mai 2026, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type délivrées en vertu de la version initiale du présent Règlement.

- 12.5 Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront d'accepter les homologations de type délivrées en vertu de la version initiale dudit Règlement, pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 01 d'amendements.
- 12.6 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question. ».
-