

16 juin 2023

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 158 – Règlement ONU n° 159

Amendement 2

Complément 2 à la version originale du Règlement – Date d'entrée en vigueur : 5 juin 2022.

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne les systèmes de détection de piétons et de cyclistes au démarrage

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui des documents ECE/TRANS/WP.29/2022/124 et ECE/TRANS/WP.29/2022/125.



Nations Unies

* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).



Paragraphe 5.1.1, lire :

« 5.1.1 Tout véhicule équipé d'un système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage conforme à la définition du paragraphe 2.1 ci-dessus doit satisfaire aux prescriptions énoncées aux paragraphes 5.2 à 5.8 du présent Règlement.

Lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif permettant de désactiver automatiquement le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage dans certaines situations, par exemple lorsque du matériel de nettoyage des rues ou de déneigement ou un collecteur d'ordures à chargement frontal est fixé au véhicule, les dispositions suivantes s'appliquent, selon le cas :

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 automatique du système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage, et cette liste doit être annexée au procès-verbal d'essai.

Le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage doit être réactivé automatiquement dès que les conditions ayant entraîné sa désactivation automatique ne sont plus réunies.

Un signal d'avertissement visuel continu doit informer le conducteur que le système de détection de piétons et de cyclistes au démarrage a été désactivé. Le signal de défaillance mentionné au paragraphe 5.8 ci-après peut être utilisé à cette fin. ».

Paragraphes 6.6.2 et 6.6.3, lire :

« 6.6.2 Le véhicule mis à l'essai doit être accéléré en ligne droite jusqu'à une vitesse constante de $10 +0/-0,2$ km/h avant d'entrer dans le couloir d'arrêt. Il doit conserver cette vitesse constante jusqu'à ce que l'avant du véhicule dépasse le plan de freinage (p_{brake}) indiqué à la figure 2 de l'appendice 1, avant de freiner jusqu'à l'arrêt de telle sorte que l'avant du véhicule soit positionné au plan d'arrêt (p_{stop}). On considère que le véhicule mis à l'essai est arrêté lorsqu'il s'est immobilisé et qu'il n'est plus en marche avant.

6.6.3 Après un délai d'au moins 10 s à partir du point où le véhicule mis à l'essai est considéré comme arrêté, la cible d'essai est ensuite accélérée en ligne droite sur une trajectoire parallèle au plan médian longitudinal du véhicule jusqu'à une vitesse de $10 +0/-0,5$ km/h sur une distance de 5 m avant d'être arrêtée. Lors de l'accélération, la tolérance latérale du mouvement de la cible d'essai ne doit pas dépasser $\pm 0,10$ m. ».

Paragraphes 6.7.2 et 6.7.3, lire :

« 6.7.2 Le véhicule mis à l'essai doit être accéléré en ligne droite jusqu'à une vitesse constante de $10 +0/-0,2$ km/h avant d'entrer dans le couloir d'arrêt. Il doit maintenir cette vitesse constante jusqu'à ce que l'avant du véhicule dépasse le plan de freinage (p_{brake}) indiqué à la figure 2 de l'appendice 1, avant de freiner jusqu'à l'arrêt de telle sorte que l'avant du véhicule soit positionné au plan d'arrêt (p_{stop}). On considère que le véhicule mis à l'essai est arrêté lorsqu'il s'est immobilisé et qu'il n'est plus en marche avant.

6.7.3 Après un délai d'au moins 10 s à partir du point où le véhicule mis à l'essai est considéré comme arrêté, la cible d'essai et le véhicule sont accélérés en même temps et en ligne droite, sur une trajectoire parallèle au plan médian longitudinal du véhicule, jusqu'à une vitesse constante de $10 +0/-0,3$ km/h sur une distance ne dépassant pas 5 m. Si les caractéristiques du véhicule ne permettent pas de respecter la distance de 5 m, celle-ci peut être augmentée. Le véhicule et la cible d'essai doivent maintenir cette vitesse constante jusqu'à ce que le véhicule ait parcouru une distance totale d'au moins 15 m à partir du point d'arrêt. Les valeurs de tolérance latérale ne doivent pas dépasser $\pm 0,20$ m

pour le déplacement du véhicule et $\pm 0,10$ m pour le déplacement de la cible d'essai. La distance de séparation à l'avant entre l'avant du véhicule et la cible d'essai en déplacement doit être maintenue de sorte à être délimitée par les plans maximal et minimal de séparation à l'avant. ».
