Commission économique pour l’Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l’harmonisation
des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail en matière de roulement et de freinage

Quatre vingt unième session

Genève, 1er-5 février 2016

Point 10 c) de l’ordre du jour provisoire

Homologation de type internationale de l’ensemble
du véhicule (IWVTA) – Règlement no 13-H

 Proposition de nouveau Règlement sur les systèmes d’assistance au freinage d’urgence (AFU)

 Communication des experts de l’Organisation internationale
des constructeurs d’automobiles[[1]](#footnote-1)\*

 Le texte reproduit ci-après, élaboré par les experts de l’Organisation internationale des constructeurs d’automobiles (OICA), propose un projet de futur règlement sur les systèmes d’assistance au freinage d’urgence (AFU) à la suite de la scission du Règlement no 13-H en trois règlements distincts (Règlements no 13-H, [AFU] et [ESC]). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2014/11, qu’il remplace, et reprend les amendements adoptés par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) sur la base du document informel GRRF-79-06.

 I. Proposition

 Règlement no [AFU]

 Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des voitures particulières en ce qui concerne le système d’assistance
au freinage d’urgence

Table des matières

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | *Page* |
|  Règlement  |  |
| 1. Domaine d’application
 |  |
| 1. Définitions
 |  |
| 1. Demande d’homologation
 |  |
| 1. Homologation
 |  |
| 1. Prescriptions générales
 |  |
| 1. Prescriptions fonctionnelles
 |  |
| 1. Prescriptions générales relatives aux essais
 |  |
| 1. Évaluation de la présence d’un système d’assistance au freinage d’urgence

de catégorie A  |  |
| 1. Évaluation de la présence d’un système d’assistance au freinage d’urgence

de catégorie B  |  |
| 1. Modifications du type de véhicule ou de son système d’assistance au freinage d’urgence et extension de l’homologation
 |  |
| 1. Conformité de la production
 |  |
| 1. Sanctions pour non-conformité de la production
 |  |
| 1. Arrêt définitif de la production
 |  |
| 1. Noms et adresses des services techniques chargés des essais d’homologation et des services administratifs
 |  |
|  Annexes |  |
| 1. Communication
 |  |
| 1. Exemples de marques d’homologation
 |  |
| 1. Méthode de détermination de FABS et aABS
 |  |
| 1. Traitement des données pour le système d’assistance au freinage d’urgence (AFU)
 |  |

 1. Domaine d’application

1.1 Le présent Règlement s’applique à l’homologation des véhicules des catégories M1 et N1[[2]](#footnote-2) en ce qui concerne le système d’assistance au freinage d’urgence.

1.2 Le domaine d’application du présent Règlement ne couvre pas :

1.2.1 Les véhicules dont, par construction, la vitesse ne peut dépasser 25 km/h;

1.2.2 Les véhicules aménagés pour être conduits par des invalides.

 2. Définitions

 Au sens du présent Règlement, on entend :

2.1 Par « *homologation du véhicule* », l’homologation d’un type de véhicule en ce qui concerne le système d’assistance au freinage d’urgence.

2.2 Par « *type de véhicule* », une catégorie de véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles notamment sur les points suivants :

2.2.1 Le nom ou la marque du constructeur;

2.2.2 Les caractéristiques du véhicule qui influent sensiblement sur l’efficacité du système d’assistance au freinage d’urgence;

2.2.3 Le type et le modèle du système d’assistance au freinage d’urgence.

2.8 Par « *masse maximale* », la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur (cette masse peut être supérieure à la « masse maximale autorisée », fixée par l’administration nationale).

2.9 Par « *répartition de la masse entre les essieux* », la répartition de l’effet de la gravité sur la masse du véhicule et/ou son contenu entre les essieux.

2.10 Par « *charge roue/essieu* », la réaction (ou force) statique verticale de la surface de la route qui s’exerce dans la zone de contact sur la ou les roues de l’essieu.

2.11 Par « *masse maximale* », la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur (cette masse peut être supérieure à la « masse maximale autorisée », fixée par l’administration nationale).

2.12 Par « *système d’assistance au freinage d’urgence (AFU)* », une fonction du système de freinage qui déduit d’une caractéristique de l’actionnement du système de freinage par le conducteur qu’il y a situation de freinage d’urgence et qui, dans ces conditions :

 a) Aide le conducteur à obtenir le taux de freinage le plus élevé possible; ou

 b) Fait en sorte que le système de freinage antiblocage (ABS) effectue des cycles complets.

2.12.1 Par « *système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie A* », un système qui détecte une situation de freinage d’urgence à partir essentiellement[[3]](#footnote-3) de la force exercée par le conducteur sur la pédale de frein;

2.12.2 Par « *système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie B* », un système qui détecte une situation de freinage d’urgence essentiellement2 à partir de la vitesse imprimée par le conducteur à la pédale de frein.

 3. Demande d’homologation

3.1 La demande d’homologation d’un type de véhicule en ce qui concerne le système d’assistance au freinage d’urgence doit être présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.

3.2 Elle doit être accompagnée des documents mentionnés ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :

3.2.1 Description du type de véhicule en ce qui concerne les points mentionnés au paragraphe 2.2 ci-dessus. Les numéros et/ou les symboles caractérisant le type du véhicule et le type de moteur doivent être indiqués;

3.2.2 Bordereau des éléments, dûment identifiés, formant le système d’assistance au freinage d’urgence;

3.2.3 Schéma de l’ensemble du système d’assistance au freinage d’urgence et indication de la position de ses éléments sur le véhicule;

3.2.4 Dessins détaillés de chaque élément afin de permettre facilement son repérage et son identification.

3.3 Un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer doit être présenté au service technique chargé des essais d’homologation.

 4. Homologation

4.1 Lorsque le type de véhicule présenté à l’homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des sections 5 et 6 ci-après, l’homologation pour ce type de véhicule doit être accordée.

4.2 À chaque type homologué doit être attribué un numéro d’homologation dont les deux premiers chiffres correspondent à la série d’amendements comprenant les principales modifications techniques les plus récentes apportées au Règlement à la date de la délivrance de l’homologation. Une même Partie contractante ne peut attribuer ce numéro au même type de véhicule équipé d’un autre type de système d’assistance au freinage d’urgence, ni à un autre type de véhicule.

4.3 La décision d’homologation ou de refus d’homologation d’un type de véhicule prise en application du présent Règlement doit être communiquée aux Parties contractantes à l’Accord qui appliquent le présent Règlement au moyen d’une fiche conforme au modèle figurant à l’annexe 1 du présent Règlement et d’un résumé des informations figurant dans les documents mentionnés aux paragraphes 3.2.1 à 3.2.4 ci-dessus, les dessins fournis par le demandeur de l’homologation étant au format maximal A4 (210 x 297 mm), ou pliés à ce format, et à une échelle appropriée.

4.4 Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il doit être apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d’homologation, une marque d’homologation internationale composée :

4.4.1 D’un cercle à l’intérieur duquel est placée la lettre « E », suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l’homologation[[4]](#footnote-4);

4.4.2 Du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre « R », d’un tiret et du numéro d’homologation, placés à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus.

4.5 Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d’un autre ou de plusieurs autres Règlements annexés à l’Accord dans le même pays que celui qui a accordé l’homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus n’a pas à être répété; dans ce cas, les numéros de règlement et d’homologation et les symboles additionnels de tous les règlements pour lesquels l’homologation est accordée dans le pays ayant délivré celle-ci en application du présent Règlement doivent être rangés en colonnes verticales situées à droite du symbole prévu au paragraphe 4.4.1 ci-dessus.

4.6 La marque d’homologation doit être nettement lisible et indélébile.

4.7 La marque d’homologation doit être placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques du véhicule, ou sur cette plaque.

4.8 L’annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de schémas de marques d’homologation.

 5. Prescriptions générales

5.1 Les véhicules équipés d’un système d’assistance au freinage d’urgence doivent satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées à la section 6 du présent Règlement. La conformité avec ces prescriptions doit être prouvée par le respect des dispositions des sections 8 et 9 du présent Règlement dans le cadre des prescriptions d’essai énoncées à la section 7 du présent Règlement. Outre respecter les prescriptions du présent Règlement, tout véhicule équipé d’un système d’assistance au freinage d’urgence doit aussi être équipé d’un système antiblocage des roues (ABS), conformément aux prescriptions techniques du Règlement no 13-H.

5.2 Le système d’assistance au freinage d’urgence doit être conçu, construit et monté de telle façon que, dans des conditions normales d’utilisation et en dépit des vibrations auxquelles il peut être soumis, le véhicule puisse satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.

5.3 En particulier, le système d’assistance au freinage d’urgence doit être conçu, construit et monté de façon à résister aux phénomènes de corrosion et de vieillissement auxquels il est exposé.

5.4 L’efficacité du système d’assistance au freinage d’urgence ne doit pas être altérée par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est remplie s’il est satisfait aux prescriptions techniques et aux dispositions transitoires du Règlement no 10 en appliquant :

 a) La série 03 d’amendements aux véhicules dépourvus de système de raccordement de la recharge du système rechargeable de stockage de l’énergie (batteries de traction);

 b) La série 04 d’amendements aux véhicules équipés d’un système de raccordement de la recharge du système rechargeable de stockage de l’énergie (batteries de traction).

5.5 L’évaluation des aspects de sécurité d’un système d’assistance au freinage d’urgence doit faire partie de l’évaluation d’ensemble de la sécurité du système de freinage conformément aux prescriptions du Règlement no 13-H associées aux systèmes complexes de commande électronique. Cette prescription est réputée satisfaite sur présentation d’un certificat de conformité au Règlement no 13-H incluant le système d’assistance au freinage d’urgence à homologuer.

5.6 Prescriptions relatives au contrôle technique périodique
des systèmes d’assistance au freinage d’urgence

5.6.1 Il doit être possible lors d’un contrôle technique périodique de confirmer le bon état de fonctionnement par une observation visuelle des signaux d’avertissement présents après remise du contact.

5.6.2 Au moment de l’homologation de type, les moyens de protection mis en œuvre contre la simple modification non autorisée du fonctionnement des systèmes d’alarme doivent être décrits de façon confidentielle. À défaut, on considère qu’il est satisfait à cette prescription relative à la protection des systèmes lorsqu’il existe un autre moyen de vérifier leur fonctionnement correct.

 6. Prescriptions fonctionnelles

6.1 Caractéristiques fonctionnelles générales pour les systèmes d’assistance
au freinage d’urgence de catégorie A

 Lorsqu’il a été déduit de l’application d’une force relativement élevée sur la pédale qu’il y a situation d’urgence, la force supplémentaire qu’il faut exercer sur la pédale pour que l’ABS effectue des cycles complets doit être moindre que celle qu’il faudrait appliquer si le système d’assistance au freinage d’urgence n’était pas activé.

 La conformité avec cette prescription est démontrée si les dispositions des paragraphes 8.1 à 8.3 du présent Règlement sont respectées.

6.2 Caractéristiques fonctionnelles générales des systèmes d’assistance
au freinage d’urgence de catégorie B

 Lorsqu’il a été déduit au moins de l’enfoncement très rapide de la pédale qu’il y a situation d’urgence, le système d’assistance au freinage d’urgence doit élever la pression de telle sorte que le taux de freinage soit le plus élevé possible et que l’ABS effectue des cycles complets.

 La conformité avec cette prescription est démontrée si les dispositions des paragraphes 9.1 à 9.3 du présent Règlement sont respectées.

 7. Prescriptions générales relatives aux essais

7.1 Variables

 Lors des essais décrits dans le présent Règlement, les variables suivantes doivent être mesurées :

7.1.1 Force exercée sur la pédale, Fp;

7.1.2 Vitesse du véhicule, vx;

7.1.3 Décélération du véhicule, ax;

7.1.4 Température des freins, Td;

7.1.5 Pression des freins, P, s’il y a lieu;

7.1.6 Vitesse de la pédale de frein, vp, mesurée au centre du patin de la pédale ou en un point du pédalier où la course est proportionnelle à ce qu’elle est au centre du patin de la pédale, ce qui permet un étalonnage simple de la mesure.

7.2 Matériel de mesure

7.2.1 Les variables énumérées au paragraphe 7.1 doivent être mesurées à l’aide de capteurs appropriés. La précision des mesures, les plages de fonctionnement, les techniques de filtrage, le traitement des données et d’autres prescriptions sont décrits dans la norme ISO 15037-1: 2006.

7.2.2 La force exercée sur la pédale et la température du disque doivent être mesurées avec la précision suivante :

| *Système à plage variable*  | *Plage de fonctionnement type des capteurs* | *Erreurs d’enregistrement maximales préconisées* |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| Force exercée sur la pédale | 0 à 2 000 N | ±10 N |
| Température des freins | 0 à 1 000 °C | ±5 °C |
| Pression des freins\* | 0 à 20 MPa\* | ±100 kPa\* |

 \* Applicable comme indiqué au paragraphe 8.2.5.

7.2.3 Les traitements analogique et numérique des données intervenant dans les procédures d’essai applicables aux systèmes d’assistance au freinage d’urgence sont détaillés dans l’annexe 4 du présent Règlement. La fréquence d’échantillonnage pour l’acquisition des données doit être supérieure ou égale à 500 Hz.

7.2.4 Des méthodes de mesure autres que celles visées au paragraphe 7.2.3 peuvent être admises, à condition qu’elles permettent un degré de précision au moins équivalent.

7.3 Conditions d’essai

7.3.1 Conditions d’essai relatives au chargement du véhicule : le véhicule doit être à vide. Outre le conducteur, il peut y avoir, sur le siège avant, une deuxième personne chargée de noter les résultats des essais.

7.3.2 Les essais de freinage doivent être exécutés sur une surface sèche permettant une bonne adhérence.

7.4 Méthode d’essai

7.4.1 Les essais décrits aux sections 8 et 9 du présent Règlement doivent être réalisés à partir d’une vitesse d’essai de 100 ± 2 km/h. Le véhicule doit être conduit à la vitesse d’essai en ligne droite.

7.4.2 La température moyenne des freins de service sur l’essieu le plus chaud du véhicule, mesurée à l’intérieur des garnitures de freins ou sur la bande de freinage du disque ou du tambour, est située entre 65 °C et 100 °C avant tout freinage.

7.4.3 Pour les essais, l’instant de référence t0 est défini comme l’instant où la force exercée sur la pédale de frein atteint 20 N.

 *Note*: Pour les véhicules équipés d’un système de freinage assisté par une source d’énergie, la force qu’il faut exercer sur la pédale dépend du niveau d’énergie qui existe dans le dispositif de stockage de l’énergie. C’est pourquoi on doit vérifier que ce niveau est suffisamment élevé au début de l’essai.

 8. Évaluation de la présence d’un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie A

 Un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie A doit satisfaire aux prescriptions d’essai énoncées dans les paragraphes 8.1 et 8.2.

8.1 Essai 1 : Essai de référence visant à déterminer FABS et aABS.

8.1.1 Les valeurs de référence FABS et aABS doivent être déterminées conformément à la procédure décrite dans l’annexe 3 du présent Règlement.

8.2 Essai 2 : Activation du système d’assistance au freinage d’urgence

8.2.1 Lorsqu’une situation de freinage d’urgence a été détectée, les systèmes sensibles à la force exercée sur la pédale doivent accroître fortement le rapport entre :

 a) La pression dans le circuit de freinage et la force exercée sur la pédale de frein, lorsque cela est autorisé par le paragraphe 8.2.5; ou

 b) La décélération du véhicule et la force exercée sur la pédale de frein.

8.2.2 Les prescriptions de performance applicables à un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie A sont respectées si l’on peut définir une caractéristique de freinage spécifique permettant de diminuer de 40 % à 80 % la force à exercer sur la pédale de frein pour par rapport à (FABS - FT) par rapport à (FABS, extrapolée - FT).

8.2.3 FT et aT désignent la force de seuil et la décélération de seuil indiquées sur la figure 1. Leurs valeurs sont fournies au service technique au moment de la présentation de la demande d’homologation de type. La valeur d’aT doit être comprise entre 3,5 m/s2 et 5,0 m/s2.

 Figure 1a
Caractéristique de la force à exercer sur la pédale pour obtenir la décélération maximale avec un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie A

**Décélération, a**

**Force exercée sur la pédale de frein, F**

**a**T

**a**ABS

**F**T

**F**ABS, min

Entre 3,5 et 5,0 m/s2

**F**ABS, max

**F**ABS, extrapolée

**-40 %**

**-80 %**

**F**ABS

**0 %**

**-100 %**

8.2.4. On trace une droite reliant l’origine au point de coordonnées FT, aT (voir la figure 1a). On définit FABS, extrapolée comme la valeur « F » (force exercée sur la pédale) au point d’intersection entre cette droite et la droite horizontale définie par a = aABS :

 

8.2.5 Le constructeur peut aussi opter, dans le cas de véhicules de la catégorie N1 ou de véhicules de la catégorie M1 dérivés de ces véhicules de la catégorie N1, qui ont une masse maximale brute supérieure à 2 500 kg, pour la solution suivante : les valeurs FT, FABS, min, FABS, max et FABS, extrapolée de la force exercée sur la pédale peuvent être calculées à partir de la caractéristique de la réponse de la pression dans le circuit de freinage et non pas à partir de la caractéristique de la décélération du véhicule. Les mesures doivent être effectuées lorsque la pression exercée sur la pédale de frein est en augmentation.

8.2.5.1 La pression à laquelle le cycle de l’ABS commence doit être déterminée en effectuant cinq essais à partir de 100 ± 2 km/h, au cours desquels la pression exercée sur la pédale est augmentée jusqu’à ce que l’ABS soit activé. Les cinq valeurs ainsi obtenues, mesurées au niveau des roues avant, doivent être enregistrées; la moyenne de ces cinq valeurs est PABS.

8.2.5.2 La pression de seuil PT doit être fixée par le constructeur et correspondre à une décélération comprise entre 2,5 m/s2 et 4,5 m/s2.

8.2.5.3 La figure 1b doit être établie conformément au paragraphe 8.2.4 mais en utilisant les mesures de la pression dans le circuit de freinage pour définir les paramètres énoncés au paragraphe 8.2.5 du présent Règlement où :

 

 Figure 1b
Caractéristique de la force à exercer sur la pédale pour obtenir la décélération maximale avec un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie A

**Pression dans le circuit
de freinage, P**

**Force exercée sur la pédale du frein, F**

**P**T

**P**ABS

**F**T

**F**ABS, min

Seuil de modification de la force

**F**ABS, max

**F**ABS, extrapolée

**-40 %**

**-80 %**

**F**Abs

**0 %**

**-100 %**

8.3 Évaluation des données

 La présence d’un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie A est démontrée si

 

 où :

 

 et

 

 9. Évaluation de la présence d’un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie B

 Un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie B doit satisfaire aux prescriptions d’essai énoncées dans les paragraphes 9.1 et 9.2 du présent Règlement.

9.1 Essai 1 : Essai de référence visant à déterminer FABS et aABS

9.1.1 Les valeurs de référence FABS et aABS doivent être déterminées conformément à la procédure décrite dans l’annexe 3 du présent Règlement.

9.2 Essai 2 : Activation du système d’assistance au freinage d’urgence

 Le véhicule doit être conduit en ligne droite à la vitesse d’essai spécifiée au paragraphe 7.4 du présent Règlement. Le conducteur doit actionner la pédale de frein rapidement, conformément à la figure 2, en simulant un freinage d’urgence de telle sorte que le système d’assistance soit activé et que le système antiblocage des roues (ABS) effectue des cycles complets.

 Pour activer le système d’assistance au freinage d’urgence, la pédale de frein doit être actionnée conformément aux spécifications du constructeur automobile. Celui-ci doit notifier au service technique, au moment de la présentation de la demande d’homologation de type, la valeur d’entrée requise pour la pédale de frein. Il doit être démontré à la satisfaction du service technique que le système d’assistance au freinage d’urgence est activé dans les conditions spécifiées par le fabricant conformément aux paragraphes 16.1.1 ou 16.1.2 de l’annexe 1.

 Après t = t0 + 0,8 s et jusqu’à ce que le véhicule ait ralenti pour atteindre la vitesse de 15 km/h, la force exercée sur la pédale de frein doit être maintenue dans une plage comprise entre FABS, upper (= 0,7 FABS) et FABS, lower (= 0,5 FABS).

 On considère également que les prescriptions sont respectées si, après t = t0 + 0,8 s, la force exercée sur la pédale devient inférieure à FABS, lower, pourvu que les prescriptions du paragraphe 9.3 soient respectées.

9.3 Évaluation des données

 La présence d’un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie B est démontrée si une décélération moyenne (aBAS) d’au moins 0,85 ⋅ aABS est maintenue pendant la période s’écoulant entre t = t0 + 0,8 s et l’instant où la vitesse du véhicule est réduite à 15 km/h.

 Figure 2
Essai 2 d’un système d’assistance au freinage d’urgence de catégorie B

Force exercée
sur la pédale du frein

**temps**

décélération

Force exercée
sur la pédale
du frein, **F**

Décélération ax

**Phase de freinage panique**

**Phase d’évaluation du système AFU** (se terminant à la vitesse de 15 km/h)

**a**ABS

**a**AFU

**t0**

**F**ABS, upper

**F**ABS, lower

**Force initiale exercée
sur la pédale**

t0 + 0.8 s

 10. Modifications du type de véhicule ou de son système d’assistance au freinage d’urgence et extension
de l’homologation

10.1 Toute modification du type de véhicule ou de son système d’assistance au freinage d’urgence doit être portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l’homologation de type du véhicule.

 Ce service peut alors :

 a) Décider, en consultation avec le fabricant, qu’il convient d’accorder une nouvelle homologation de type; ou

 b) Appliquer la procédure prévue au paragraphe 10.1.1 (révision) et, le cas échéant, la procédure prévue au paragraphe 10.1.2 (extension).

10.1.1 Révision

 Lorsque des renseignements consignés dans le dossier d’information ont changé et que le service administratif considère que les modifications apportées ne risquent pas d’avoir des conséquences défavorables notables, et qu’en tout cas les pédales de commande continuent de satisfaire aux prescriptions, la modification doit être considérée comme une « révision ».

 En pareil cas, le service administratif publie de nouveau, selon que de besoin, les pages révisées du dossier d’information, en faisant clairement apparaître sur chacune des pages révisées la nature de la modification et la date de republication. Une version récapitulative et actualisée du dossier d’information, accompagnée d’une description détaillée de la modification, est réputée satisfaire à cette exigence.

10.1.2 Extension

 La modification doit être considérée comme une « extension » si, outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d’information :

 a) D’autres contrôles ou essais sont nécessaires; ou

 b) Une quelconque information figurant dans la fiche de communication (à l’exception des pièces jointes) a été modifiée; ou

 c) L’homologation est demandée après l’entrée en vigueur d’une série ultérieure d’amendements.

10.2 La confirmation ou le refus de l’homologation, avec indication de la modification concernée, doit être notifié selon la procédure indiquée au paragraphe 4.3 aux Parties contractantes à l’Accord appliquant le présent Règlement. En outre, la liste des pièces constituant le dossier d’homologation et des procès-verbaux d’essai, annexée à la fiche de communication de l’annexe 1, doit être modifiée en conséquence de manière que soit indiquée la date de la révision ou de l’extension la plus récente.

10.3 L’autorité compétente qui délivre l’extension de l’homologation attribue un numéro de série à chaque fiche de communication établie pour une telle extension.

 11. Conformité de la production

 La procédure de contrôle de la conformité de la production doit suivre celle énoncée dans l’appendice 2 de l’Accord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/ 505/Rev.2), les prescriptions étant les suivantes :

11.1 Tout véhicule homologué en application du présent Règlement doit être construit de manière conforme au type de véhicule homologué, en satisfaisant aux exigences des sections 5 et 6 ci-dessus.

11.2 L’autorité qui a accordé l’homologation de type peut à tout moment vérifier les méthodes de contrôle de la conformité utilisées dans chaque unité de production. La fréquence normale de ces vérifications est d’une tous les deux ans.

 12. Sanctions pour non-conformité de la production

12.1 L’homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si les conditions énoncées au paragraphe 11.1 ci-dessus ne sont pas respectées.

12.2 Si une Partie contractante à l’Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu’elle a précédemment accordée, elle doit en informer aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d’une copie de la fiche de communication conforme au modèle de l’annexe 1 du présent Règlement.

 13. Arrêt définitif de la production

 Si le détenteur d’une homologation cesse définitivement la fabrication d’un type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il doit en informer l’autorité qui a délivré l’homologation qui, à son tour, avise les autres Parties contractantes à l’Accord appliquant le présent Règlement au moyen de copies de la fiche de communication conforme au modèle de l’annexe 1 du présent Règlement.

 14. Noms et adresses des services techniques
chargés des essais d’homologation
et des services administratifs

 Les Parties contractantes à l’Accord appliquant le présent Règlement communiquent au Secrétariat de l’Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d’homologation et ceux des services administratifs qui délivrent l’homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d’homologation, d’extension, de refus ou de retrait d’homologation émises dans les autres pays.

 Annexe 1

 Communication

[Format maximal : A4 (210 x 297 mm)]

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [[5]](#footnote-5) | émanant de : | Nom de l’administration :    |

concernant[[6]](#footnote-6) : Délivrance d’une homologation
Extension d’homologation
Refus d’homologation
Retrait d’homologation
Arrêt définitif de la production

**1**

**1**

d’un type de véhicule en ce qui concerne le système d’assistance au freinage d’urgence, en application du Règlement no YY.

No d’homologation : No d’extension :

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule :

2. Type du véhicule :

3. Nom et adresse du constructeur :

4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur :

5. Masse du véhicule :

5.1 Masse maximale du véhicule :

5.2 Masse minimale du véhicule :

6. Répartition de la masse sur chaque essieu (valeur maximale) :

8. Type du moteur :

9. Nombre et démultiplication des rapports :

10. Rapport(s) de pont :

11. Le cas échéant, masse maximale de la remorque qui peut y être attelée :

11.1 Remorque non freinée :

12. Dimensions des pneumatiques :

13. Vitesse théorique maximale :

14. Description sommaire de l’équipement de freinage :

15. Masse du véhicule lors de l’essai :

|  | **Charge** (kg) |
| --- | --- |
| Essieu no 1 |  |
| Essieu no 2 |  |
|  **Total** |  |

16.1 Catégorie de systèmes d’assistance au freinage d’urgence A/B2

16.1.1 Pour les systèmes de catégorie A, définir le seuil de force à partir duquel le rapport entre la force exercée sur la pédale et la pression des freins augmente2 :

16.1.2 Pour les systèmes de catégorie B, définir la vitesse qui doit être communiquée à la pédale de frein pour que soit activé le système d’assistance au freinage d’urgence (par exemple la vitesse d’enfoncement de la pédale (mm/s) pendant un intervalle de temps donné)2 :

[17. Une documentation appropriée a été fournie, conformément à l’annexe 6, au sujet du système d’assistance au freinage d’urgence :
 Oui/Non/Sans objet2]

18. Le véhicule est équipé de l’ABS, conformément aux prescriptions techniques du Règlement no 13-H : Oui/Non2

19. Véhicule présenté à l’homologation le :

20. Service technique chargé des essais d’homologation :

21. Date du procès-verbal délivré par ce service :

22. Numéro du procès-verbal délivré par ce service :

23. L’homologation est délivrée/refusée/étendue/retirée2

24. Emplacement de la marque d’homologation sur le véhicule:

25. Lieu :

26. Date :

27. Signature :

28. Est annexé à la présente communication le résumé visé au paragraphe 4.3 du présent Règlement.

Annexe 2

 Exemples de marques d’homologation

Modèle A

(Voir par. 4.4 du présent Règlement)



a = 8 mm min.

 La marque d’homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué en Belgique (E6), en ce qui concerne le dispositif d’assistance au freinage d’urgence, en application du Règlement no YYY. Les deux premiers chiffres du numéro d’homologation indiquent que l’homologation a été délivrée conformément aux prescriptions du Règlement no YYY sous sa forme originale.

Modèle B

(Voir par. 4.5 du présent Règlement)



 La marque d’homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué en Belgique (E6), en application des Règlements nos YY et 24[[7]](#footnote-7). (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d’absorption est 1,30 m–1.) Les numéros d’homologation signifient qu’aux dates de délivrance des homologations respectives le Règlement no YY existait sous sa forme originale et que le Règlement no 24 comprenait la série 02 d’amendements.

Annexe 3

 Méthode de détermination de FABS et aABS

1.1 La force exercée sur la pédale de frein FABS est, pour un véhicule donné, la force minimale à exercer sur la pédale de frein pour obtenir la décélération maximale indiquant que l’ABS effectue des cycles complets; aABS est, pour un véhicule donné, la valeur de décélération pendant la décélération ABS telle que définie au paragraphe 1.8.

1.2 La pédale de frein doit être actionnée lentement (sans activation du système d’assistance au freinage d’urgence s’il s’agit d’un système de la catégorie B) pour obtenir une augmentation constante de la décélération jusqu’à ce que l’ABS effectue des cycles complets (fig. 3).

1.3 La décélération totale doit être obtenue dans un délai de 2,0 ± 0,5 s. La courbe de décélération, enregistrée par rapport au temps, doit s’inscrire dans une plage de ±0,5 s autour de l’axe qui, dans l’exemple de la figure 3, a pour origine l’instant t0 et coupe la droite d’ordonnée aABS à l’instant t0 + 2 s. Une fois atteinte la décélération totale, la pédale de frein doit être actionnée de manière à ce que l’ABS continue à effectuer des cycles complets. L’instant d’activation totale de l’ABS est défini comme l’instant où la force exercée sur la pédale atteint la valeur FABS. La mesure doit se situer dans la plage de variation de l’augmentation de la décélération (voir la figure 3).

 Figure 3
Plage de décélération pour la détermination de FABS et aABS

**Décélération a**

**temps [s]**

Plage où le système ABS effectue des cycles complets

Plage de variation
de l’augmentation
de la décélération

délai

2 ± 0,5s

**a**ABS

t0

1s

t0

aABS

2 ± 0.5s

timeframe

Corridor for variation of increase in deceleration

ABS fully cycling corridor

a

2

1.4 Cinq essais satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 1.3 doivent être réalisés. Pour chacun de ces essais valables, la décélération du véhicule doit être représentée en fonction de la valeur enregistrée pour la force exercée sur la pédale de frein. Seules les données enregistrées pour des vitesses supérieures à 15 km/h doivent être prises en compte pour les calculs décrits dans les paragraphes suivants.

1.5 Aux fins de la détermination de FABS et de aABS, on doit employer, pour mesurer la décélération du véhicule ainsi que la force exercée sur la pédale, un filtre passe-bas dont la fréquence de coupure est de 2 Hz.

1.6 Les cinq courbes de « décélération en fonction de la force exercée sur la pédale de frein » sont utilisées pour calculer la valeur moyenne de décélération suivant un pas de 1 N. La courbe obtenue est celle de la décélération moyenne en fonction de la force exercée sur la pédale de frein, appelée « courbe maF » dans la présente annexe.

1.7 La valeur maximale de la décélération du véhicule, appelée « amax », est déterminée à partir de la « courbe maF ».

1.8 On effectue la moyenne de toutes les valeurs de la « courbe maF » qui sont supérieures à 90 % de cette valeur de décélération de « amax ». La valeur « a » obtenue est la décélération « aABS » visée dans la présente annexe.

1.9 La force minimale FABS qu’il suffit d’exercer sur la pédale pour obtenir la décélération aABS est définie comme la valeur de F correspondant à a = aABS sur la courbe maF.

Annexe 4

 Traitement des données pour le système d’assistance
au freinage d’urgence (AFU)

(Voir par. 7.2.3 du présent Règlement)

1. Traitement de données analogiques

 La largeur de bande de la totalité du système capteurs/enregistrement ne doit pas être inférieure à 30 Hz.

 On doit utiliser, pour le filtrage à appliquer au signal, des filtres passe-bas d’ordre égal ou supérieur à 4. La largeur de la bande passante (fréquences comprises entre 0 Hz et la fréquence f0 à -3 dB) ne doit pas être inférieure à 30 Hz. Les erreurs d’amplitude doivent être inférieures à ±0,5 % dans l’intervalle de fréquences compris entre 0 Hz et 30 Hz. Tous les signaux analogiques doivent être traités au moyen de filtres présentant des caractéristiques de phase suffisamment similaires pour que les différences de retard dues au filtrage restent dans les limites de précision requises pour les mesures temporelles.

 *Note*: Le filtrage analogique d’un signal contenant différentes fréquences peut générer des décalages de phase. Il est donc préférable d’utiliser la méthode de traitement des données décrite dans la section 2 ci-après.

2. Traitement de données numériques

2.1 Considérations générales

 Numériser des signaux analogiques nécessite de tenir compte de la baisse d’amplitude due au filtrage et de déterminer la fréquence d’échantillonnage de manière à éviter les repliements de phase, les déphasages et les retards dus au filtrage. D’autres aspects à prendre en compte sont l’amplification du signal avant échantillonnage, afin de réduire les erreurs de numérisation; la définition du nombre de bits par échantillon et du nombre d’échantillons par cycle; et le choix des amplificateurs d’échantillonnage-blocage. En outre, pour obtenir un filtrage numérique sans déphasage, il convient de déterminer judicieusement les bandes passantes et les bandes de rejet ainsi que le taux d’atténuation et le niveau d’ondulation autorisé pour chacune d’elles, et de corriger les déphasages dus au filtrage. Tous ces facteurs doivent être pris en compte pour obtenir une précision relative d’ensemble de ±0,5 % pour l’acquisition des données.

2.2 Repliements de phase

 Pour éviter les repliements de phase, qui sont impossibles à corriger, il faut faire subir aux signaux analogiques un filtrage approprié avant l’échantillonnage et la numérisation. L’ordre des filtres utilisés et leur bande passante doivent être choisis en fonction de la planéité requise dans l’intervalle de fréquences considéré et de la fréquence d’échantillonnage utilisée.

 Les caractéristiques minimales de filtrage et la fréquence d’échantillonnage doivent respecter les prescriptions suivantes :

 a) Dans l’intervalle de fréquences considéré (c’est-à-dire entre 0 Hz et fmax = 30 Hz), l’atténuation est inférieure à la résolution du système d’acquisition des données; et

 b) À la fréquence égale à la moitié de la fréquence d’échantillonnage (c’est-à-dire la fréquence de Nyquist ou « de repliement »), les amplitudes des différentes composantes fréquentielles du signal et du bruit sont réduites à une valeur inférieure à la résolution du système.

 Pour une résolution de 0,05 %, l’atténuation du filtre doit être inférieure à 0,05 % dans la gamme de fréquences comprise entre 0 Hz et 30 Hz et doit être supérieure à 99,95 % à toutes les fréquences supérieures à la moitié de la fréquence d’échantillonnage.

 *Note*: L’atténuation d’un filtre de Butterworth est donnée par :



 Où :

 n est l’ordre du filtre;

 fmax est l’intervalle de fréquences considéré (30 Hz);

 f0 est la fréquence de coupure du filtre;

 fN est la fréquence de Nyquist ou « de repliement ».

 Pour un filtre d’ordre 4

 pour A = 0,9995 : f0 = 2,37 · fmax

 pour A = 0,0005 : fS = 2 ⋅ (6,69 ⋅ f0), où fS est la fréquence d’échantillonnage (2 ⋅ fN).

2.3 Élimination des déphasages et des retards

 Il faut éviter de filtrer excessivement le signal analogique, et tous les filtres doivent présenter des caractéristiques de phases suffisamment similaires pour que les différences de retard restent dans les limites de précision requises pour les mesures temporelles. Les déphasages sont particulièrement grands lorsque l’on multiplie les variables mesurées pour obtenir de nouvelles variables car, si les amplitudes sont multipliées, les déphasages et les retards associés s’additionnent. On diminue les déphasages et les retards en augmentant f0. Si l’on connaît les équations décrivant les filtres de pré-échantillonnage, il est commode de supprimer les déphasages et retards qu’ils génèrent en utilisant des algorithmes simples dans le domaine fréquentiel.

 *Note*: Le décalage de phase Φd’un filtre de Butterworth peut être donné par l’approximation suivante dans l’intervalle de fréquences où l’amplitude reste plate :

 Φ = 81 ⋅  (f/f0) degrés pour un filtre de second ordre

 Φ = 150 ⋅ (f/f0) degrés pour un filtre de quatrième ordre

 Φ =294 ⋅ (f/f0) degrés pour un filtre de huitième ordre

 Le retard pour tous les ordres de filtre est le suivant : t = (Φ/360)  ⋅  (1/f0).

2.4 Échantillonnage et numérisation des données

 À 30 Hz, la variation d’amplitude du signal peut atteindre 18 % par milliseconde. Pour limiter à 0,1 % les erreurs dynamiques dues à une modification du signal analogique d’entrée, il faut que la fenêtre d’échantillonnage ou de numérisation soit inférieure à 32 μs. Toutes les paires ou tous les ensembles d’échantillons de données à comparer doivent être acquis simultanément ou sur une période de temps suffisamment courte.

2.5 Prescriptions applicables au système

 Le système de données doit avoir une résolution d’au moins 12 bits (±0,05 %) et une précision de 2 lbs (±0,1 %). L’ordre des filtres antirepliement doit être égal ou supérieur à 4 et l’intervalle des fréquences à prendre en considération fmax doit être compris entre 0 Hz et 30 Hz.

 Pour un filtre d’ordre 4, la fréquence passe-bande f0 (fréquences comprises entre 0 Hz et f0) doit être supérieure à 2,37 ⋅ fmax si les erreurs de phase sont corrigées ultérieurement dans le traitement numérique des données et supérieure à 5 ⋅ fmax dans le cas contraire. Pour un filtre d’ordre 4, la fréquence d’échantillonnage des données fS doit être supérieure à 13,4 ⋅ f0.

 II. Justification

1. Le présent document, qui remplace le document ECE/TRANS/WP.29/GRRF/ 2014/11, inclut les modifications adoptées par le GRRF (document GRRF-79-06) et concerne le nouveau règlement sur les systèmes d’assistance au freinage d’urgence (AFU) rendu nécessaire par la scission du Règlement no 13-H dans le cadre des activités relatives à l’homologation de type internationale de l’ensemble du véhicule (IWVTA).
2. Compte tenu des observations formulées lors de la soixante-seizième session du GRRF par la majorité des Parties contractantes, le texte proposé introduit un lien vers le règlement sur le freinage (Règlement no 13-H) dans le Règlement AFU (voir les documents GRRF-76-40, diapositive 3 « option 2 » et GRRF-78-50).
3. Il en résulte que l’annexe portant sur les systèmes complexes de commande électronique est supprimée du projet de règlement.
1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période
2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d’élaborer, d’harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d’améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat. [↑](#footnote-ref-1)
2. Les catégories de véhicules M1 et N1 sont définies dans la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, par. 2). [↑](#footnote-ref-2)
3. Selon le constructeur du véhicule. [↑](#footnote-ref-3)
4. Les numéros distinctifs des Parties contractantes à l’Accord de 1958 figurent à l’annexe 3 de la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2). [↑](#footnote-ref-4)
5. Numéro distinctif du pays qui a délivré/étendu/refusé/retiré l’homologation (voir les dispositions du Règlement). [↑](#footnote-ref-5)
6. Rayer les mentions inutiles. [↑](#footnote-ref-6)
7. Ce numéro n’est donné qu’à titre d’exemple. [↑](#footnote-ref-7)