



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-quatrième session

Genève, 19-22 septembre 2017

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Systemes de freinage automatique d'urgence**Proposition d'amendements au Règlement n° 131
(Système avancé de freinage d'urgence (AEBS))****Communication de l'expert de l'Allemagne***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Allemagne, vise à modifier les prescriptions relatives à la désactivation du système avancé de freinage d'urgence (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.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/254, par. 159, et ECE/TRANS/2016/28/Add.1, module 3.1), 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 en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 5.4, modifier comme suit :

- « 5.4 Lorsqu'un véhicule est équipé d'un dispositif permettant de désactiver la fonction AEBS, les conditions suivantes doivent s'appliquer, ~~selon qu'il convient~~ :
- 5.4.1 *Modification sans objet en français*
- 5.4.2 La fonction AEBS doit être réactivée automatiquement et instantanément lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 30 km/h.**
- 5.4.3 La fonction AEBS ne doit pas pouvoir être désactivée lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 30 km/h.**
- 5.4.42 Un signal d'avertissement visuel continu doit informer le conducteur que la fonction AEBS a été désactivée. Le signal d'avertissement jaune mentionné au paragraphe 5.5.4 ci-dessous peut être utilisé à cette fin. ».

Paragraphe 6.7.1, modifier comme suit :

- « 6.7.1 Pour les véhicules équipés d'un dispositif permettant de désactiver le système AEBS, placer le contacteur de mise en marche en position « marche » et désactiver le système. Le signal d'avertissement mentionné au paragraphe 5.4.2 ci-dessus doit être émis. Placer ensuite le contacteur de mise en marche en position « arrêt ». Le replacer de nouveau en position « marche » et vérifier que le signal d'avertissement précédemment émis n'est pas réémis, indiquant ainsi que le système AEBS a été **réactivé** ~~remis en marche~~, comme spécifié au paragraphe 5.4.1 ci-dessus. Si le système de mise en marche est actionné au moyen d'une « clef », la prescription ci-dessus doit être satisfaite sans que la clef soit enlevée. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 6.7.2 et 6.7.3, libellés comme suit :

- « **6.7.2 Pour les véhicules équipés d'un dispositif permettant de désactiver le système AEBS, placer le contacteur de mise en marche en position « marche » et désactiver le système. Le signal d'avertissement mentionné au paragraphe 5.4.2 ci-dessus doit être émis. Accélérer le véhicule jusqu'à ce que sa vitesse soit supérieure à 30 km/h. L'essai est réussi si la fonction AEBS est réactivée automatiquement et si le signal d'avertissement mentionné au paragraphe 5.4.2 ci-dessus est désactivé automatiquement lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 30 km/h.**
- 6.7.3 Pour les véhicules équipés d'un dispositif permettant de désactiver le système AEBS, placer le contacteur de mise en marche en position « marche ». Conduire le véhicule à une vitesse supérieure à 30 km/h et essayer de désactiver la fonction AEBS. L'essai est réussi si la fonction AEBS n'a pas pu être ainsi désactivée. ».**

II. Justification

1. Les accidents graves avec choc arrière impliquant des poids lourds et causés par de tels véhicules sur les autoroutes ont augmenté dernièrement (à titre d'exemple, en Allemagne, leur nombre s'est accru de 16 % entre 2013 et 2015, alors qu'il était resté stable de 2010 à 2012). Le système AEBS est le moyen privilégié d'empêcher les accidents de ce type, mais il ne peut être utile que s'il est activé. Or, il ne l'était pas lors de plusieurs accidents, selon une étude [ZVS]¹.

1 [ZVS] Petersen, E., Simon, N., Krupitzer, U. : « Lkw-Unfälle mit schweren Personenschäden auf niedersächsischen Autobahnen und deren Relevanz sowie Vermeidbarkeit durch aktuelle Notbrems-Assistenzsysteme », p. 276, in Zeitschrift für Verkehrssicherheit 5/2016.

2. Actuellement, la désactivation du système AEBS n'est soumise à aucune restriction liée aux plages de vitesse du véhicule. La possibilité de désactivation manuelle a été introduite en raison des préoccupations qu'inspirait le degré de maturité de la technologie au moment de l'élaboration du Règlement n° 131. Depuis lors, les systèmes AEBS ont largement pénétré le marché (ils sont obligatoires sur les véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ dans l'Union européenne, sont proposés en option sur la plupart des véhicules des catégories M₁ et N₁, et sur bien des véhicules des catégories M₃ et N₃ ils sont plus que conformes aux prescriptions du Règlement n° 131) devenant de plus en plus fiables et fonctionnels.

3. La désactivation du système AEBS étant contraire à l'objet du Règlement n° 131, il ne semble plus acceptable de l'autoriser. On s'attend à ce que les activations et avertissements intempestifs se produisent essentiellement lorsque le véhicule circule à faible vitesse en milieu urbain et que l'interprétation correcte de la situation par le système AEBS ne puisse pas être garantie, d'où la nécessité de le désactiver temporairement. Afin de tenir compte de cette nécessité, la désactivation manuelle du système AEBS pourrait être autorisée lorsque la vitesse est inférieure à 30 km/h, sous réserve de réactivation automatique lorsque la vitesse du véhicule dépasse cette limite.

4. Tout seuil de vitesse à partir duquel le système AEBS se réactiverait automatiquement qui serait plus élevé que 30 km/h pourrait empêcher la réactivation du système dans la circulation lente si le système a été temporairement désactivé, par exemple dans un embouteillage.
