

28 octobre 2016

---

## 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\***

(Révision 2, comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

---

## **Additif 130 : Règlement n° 131**

### **Révision 1 – Amendement 1**

Complément 2 à la série 01 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 8 octobre 2016

### **Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne le système avancé de freinage d'urgence (AEBS)**

Le présent document est publié uniquement aux fins de documentation. Le texte authentique et contraignant est le document ECE/TRANS/WP.29/2016/7.



**Nations Unies**

---

\* Ancien titre 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.

GE.16-17894 (F) 251116 151216



Merci de recycler



*Introduction du Règlement, lire (y compris l'ajout de nouveaux renvois à la note de bas de page 1 existante) :*

## « Introduction

Le présent Règlement vise à établir des prescriptions uniformes pour les systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) installés sur les véhicules automobiles des catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub><sup>1</sup>, principalement utilisés dans des conditions de conduite monotones sur autoroute.

S'il est vrai que les catégories de véhicule susmentionnées bénéficieront généralement de l'installation d'un AEBS, l'intérêt d'un tel système est douteux pour certaines sous-catégories du fait qu'elles sont principalement utilisées en dehors des autoroutes (comme par exemple les autobus transportant des passagers debout, c'est-à-dire les véhicules des classes I, II et A<sup>1</sup>, les véhicules de la classe G<sup>1</sup> et les véhicules de chantier). Indépendamment de son intérêt, l'installation d'un tel système sur les véhicules d'autres sous-catégories présenterait des difficultés ou serait irréalisable d'un point de vue technique (par exemple le positionnement du détecteur sur les véhicules de la catégorie G<sup>1</sup>, les véhicules de chantier utilisés essentiellement en dehors des routes et sur des chemins caillouteux, les véhicules spéciaux et les véhicules à équipement frontal). Il peut y avoir dans certains cas un risque de freinage d'urgence intempestif en raison de contraintes liées à la conception du véhicule.

En outre, les systèmes destinés aux véhicules qui ne sont pas équipés d'une suspension pneumatique sur l'essieu arrière nécessitent l'emploi de systèmes de capteurs de technologie évoluée pour prendre en compte les variations de l'angle de tangage du véhicule.

Le système doit automatiquement détecter un risque de collision à l'avant du véhicule, le signaler au conducteur et, dans le cas où celui-ci ne réagirait pas au signal, activer le système de freinage du véhicule de façon à freiner ce dernier en vue d'éviter la collision ou d'en atténuer les conséquences.

Le système ne doit fonctionner que dans les situations où le freinage permet d'éviter un accident ou d'en atténuer les conséquences. Il ne doit fonctionner dans aucune autre situation.

En cas de défaillance du système, la sûreté du fonctionnement du véhicule ne doit pas être compromise.

Le système doit produire au minimum un signal acoustique ou haptique, qui peut consister en une forte décélération, de sorte qu'un conducteur inattentif soit prévenu de l'urgence de la situation.

Pendant le fonctionnement du système (phases d'avertissement et de freinage d'urgence), le conducteur doit pouvoir prendre le contrôle du véhicule à tout moment à la place du système par une action consciente, notamment en changeant de trajectoire ou en rétrogradant.

Les conditions de circulation et les particularités des infrastructures ne peuvent pas toutes être prises en compte pour l'agrément de type dans le cadre du présent Règlement. Les circonstances et les particularités effectives ne doivent pas donner lieu à des avertissements ou des freinages intempestifs qui incitent le conducteur à désactiver le système. ».

*Paragraphe 5.1.2, lire :*

- « 5.1.2 L'efficacité du système AEBS 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 n° 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). ».
-