



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules**

Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés

**Quatorzième session**

Genève, 26-30 septembre 2022

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Systèmes actifs de freinage d'urgence****Proposition de complément à la série 02 d'amendements au  
Règlement ONU n° 131 (Système actif de freinage d'urgence)****Communication des experts du groupe de travail informel des systèmes  
actifs de freinage d'urgence pour les véhicules utilitaires lourds (groupe  
AEBS pour les véhicules utilitaires lourds)\***

Le texte ci-après a été établi par les experts du groupe de travail informel des systèmes actifs de freinage d'urgence pour les véhicules utilitaires lourds en vue d'aligner une partie du Règlement sur les paragraphes correspondants du Règlement ONU n° 152 et de clarifier l'interprétation des dispositions relatives à la fiabilité des systèmes lorsque celles-ci s'appliquent aux véhicules utilitaires lourds. 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 2022 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2022 (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76), 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.



## I. Proposition

*Paragraphe 5.4.1.1, lire :*

« 5.4.1.1 La fonction AEBS doit être réactivée automatiquement chaque fois que le contacteur de mise en marche du véhicule est actionné, à chaque nouveau **démarrage du moteur. Cette prescription n'est pas applicable aux redémarrages automatiques du moteur liés, par exemple, au fonctionnement d'un système arrêt-démarrage automatique.** ».

*Paragraphe 6.9, lire (insérer un renvoi à la nouvelle note de bas de page 5 et ajouter la nouvelle note de bas de page 5) :*

« 6.9 Fiabilité du système

6.9.1 Chacun des scénarios d'essai ci-dessus, sachant qu'un scénario correspond à une configuration donnée, pour une vitesse du véhicule mis à l'essai, pour une configuration de charge et pour une catégorie (véhicule contre véhicule, véhicule contre piéton), doit être appliqué deux fois. Si l'un de ces deux essais ne satisfait pas aux prescriptions, il peut être répété une fois. Un scénario d'essai est jugé satisfaisant si deux essais répondent aux prescriptions. Le nombre d'essais insatisfaisants dans une catégorie ne doit pas dépasser :

- a) 10,0 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios véhicule contre véhicule ; et
- b) 10,0 % du nombre d'essais effectués pour les scénarios véhicule contre piéton<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> **Au cas où le nombre total d'essais dans une catégorie serait encore inférieur à 10, des essais supplémentaires pour cette catégorie peuvent être effectués, y compris le scénario d'essai insatisfaisant, pour atteindre un nombre total d'essais au moins égal à 10.**

6.9.2 La cause principale de tout essai insatisfaisant doit être analysée avec le service technique et annexée au procès-verbal d'essai. Si la cause principale ne peut être imputée à une variation des paramètres de la configuration d'essai, le service technique peut effectuer des essais à toute autre vitesse dans la plage de vitesses définie aux paragraphes 5.2.1.3, 5.2.1.4, 5.2.2.3 ou 5.2.2.4, selon le cas.

6.9.3 Dans le cadre de l'évaluation visée à l'annexe 3, le constructeur doit démontrer, dossier à l'appui, que le système peut satisfaire aux prescriptions. ».

*Les notes de bas de page suivantes sont renumérotées.*

## II. Justification

1. Les modifications proposées pour le paragraphe 5.4.1.1 (réactivation de l'AEBS) correspondent à un alignement sur le libellé adopté pour le Règlement ONU n° 152 (AEBS pour les véhicules légers), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.29/2021/142. Sachant qu'il n'y a pas de différence de technologie pour la désactivation de l'AEBS entre les véhicules légers et les véhicules lourds, le plein alignement des dispositions est par conséquent judicieux. Le groupe AEBS pour les véhicules utilitaires lourds estime en outre que l'alignement sur un texte qui a fait l'objet d'un consensus à la dixième session du GRVA, en mai 2021, favorise l'harmonisation et est bénéfique pour l'ensemble de la communauté.

2. L'ajout d'une note de bas de page explicative au paragraphe 6.9.1 b) (Fiabilité du système) permet d'offrir la possibilité d'effectuer des essais supplémentaires lorsqu'un essai se révèle insatisfaisant. Un alignement complet sur le libellé du Règlement ONU n° 152 ne serait pas approprié dans ce cas étant donné que le nombre d'essais prévu dans le Règlement ONU n° 131 tel que révisé est inférieur à celui prévu dans le Règlement n° 152. Si l'on ne modifie pas le texte actuel, un seul essai insatisfaisant a pour conséquence immédiate le non-respect du critère de 10 % au maximum d'essais insatisfaisants, compte tenu du faible

nombre d'essais. Grâce à la note de bas de page, le nombre d'essais autorisés est augmenté, ce qui diminue le « poids » d'un seul essai insatisfaisant et rend les prescriptions plus acceptables. Il convient de noter qu'il s'agit d'une précision ; en effet, le service technique a déjà la possibilité d'effectuer autant d'essais supplémentaires qu'il le juge nécessaire pour évaluer la qualité et la fiabilité du système.

---