



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

Dix-neuvième session

Genève, 25 juin 2024

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 (AEBS pour les véhicules
des catégories M₂, N₂, M₃ et N₃)****Communication de l'expert de l'Australie***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Australie. Il s'agit d'une proposition de complément à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 131 (Système actif de freinage d'urgence (AEBS) pour les véhicules des catégories M₂, N₂, M₃ et N₃), visant à clarifier, en ce qui concerne le domaine d'application, les prescriptions relatives à une reconnaissance réciproque des homologations délivrées en vertu dudit Règlement et du Règlement ONU n° 152 (AEBS pour les véhicules des catégories M₁ et N₁). La présente proposition est fondée sur le document informel WP.29-191-23 présenté à la 191^e session du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), en novembre 2023. 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 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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

Section 1, lire :

« 1. Domaine d'application

Le présent Règlement s'applique à l'homologation* des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃¹ en ce qui concerne les systèmes embarqués visant à :

- a) Éviter un choc contre l'arrière d'un véhicule situé dans la même voie ou en réduire l'impact ;
- b) Éviter un choc contre un piéton, ou en réduire l'impact.

~~* Pour les véhicules de la catégorie M₂ et pour ceux de la catégorie M₃/N₂ d'un poids maximal inférieur ou égal à 8 t, équipés d'un système de freinage hydraulique, les Parties contractantes qui sont signataires du Règlement ONU n° 152 et du présent Règlement reconnaissent comme étant également valables les homologations accordées en vertu de l'un ou de l'autre de ces Règlements.~~

*** Pour les véhicules des catégories M₂, M₃ et N₂ d'une masse maximale inférieure ou égale à 8 t, équipés d'un système de freinage hydraulique, les Parties contractantes qui sont signataires du Règlement ONU n° 13, du Règlement ONU n° 152 et du présent Règlement reconnaissent une homologation accordée en vertu du Règlement ONU n° 152 pour un véhicule de la catégorie N₁ de la même famille que le véhicule à homologuer conformément au présent Règlement. Aux fins de ladite reconnaissance, les véhicules sont considérés comme étant de la même famille s'ils sont couverts par la même homologation délivrée en application du Règlement ONU n° 13 et ne présentent pas entre eux de différence quant aux aspects décrits au paragraphe 2.4 du présent Règlement. ».**

II. Justification

1. À la 191^e session du WP.29, le représentant de l'Australie a demandé des précisions sur le processus d'homologation de type concernant la reconnaissance réciproque des homologations accordées en vertu de la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 131 (AEBS pour les véhicules des catégories M₂, N₂, M₃ et N₃) et en vertu du Règlement ONU n° 152 (AEBS pour les véhicules des catégories M₁ et N₁).

2. La série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 131 renvoie au Règlement ONU n° 152 en établissant que les Parties contractantes qui sont signataires des deux Règlements doivent reconnaître comme étant également valables les homologations accordées en vertu de l'un ou l'autre de ces Règlements pour les véhicules de la catégorie M₂ et pour ceux de la catégorie M₃/N₂ d'un poids maximal inférieur ou égal à 8 t, équipés d'un système de freinage hydraulique.

3. Bien qu'il soit favorable à l'idée que certaines homologations accordées en vertu du Règlement ONU n° 152 soient reconnues comme valables au titre du Règlement ONU n° 131, l'expert de l'Australie estime que les détails opérationnels de cette reconnaissance réciproque ne sont pas clairs. La raison est que le Règlement ONU n° 131 s'applique à l'homologation des véhicules des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃, alors que le Règlement ONU n° 152 s'applique uniquement aux véhicules des catégories M₁ et N₁. Cela signifie que des homologations de type accordées en vertu du Règlement ONU n° 152 ne devraient pas pouvoir être reconnues pour des véhicules des catégories M₂, M₃ et N₂ ou inversement, du moins sans des contraintes plus claires concernant la relation entre le véhicule homologué en application du Règlement ONU n° 152 et le véhicule à homologuer conformément au

¹ Selon les définitions figurant dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, par. 2 (<https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions>).

Règlement ONU n° 131. Bien que l'expert de l'Australie estime que ce n'était pas l'intention, la reconnaissance réciproque des homologations accordées en vertu du Règlement ONU n° 131 comme étant équivalentes à celles accordées en vertu du Règlement ONU n° 152 ne devrait pas être autorisée, étant donné que les prescriptions du Règlement ONU n° 131 sont moins strictes.

4. L'expert de l'Australie sollicite l'avis des membres du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés (GRVA) sur les questions suivantes :

- a) Une homologation de type accordée en application du Règlement ONU n° 152 peut-elle être délivrée ou étendue pour couvrir des véhicules des catégories M₂, M₃ et N₂ ?
- b) Des véhicules des catégories M₂, M₃ et N₂ ont-ils été acceptés ou homologués sur le marché d'autres Parties contractantes conformément à ces dispositions ? Quelle approche a été appliquée ?

5. Afin de clarifier les conditions de la reconnaissance réciproque, l'expert de l'Australie recommande que le domaine d'application du Règlement ONU n° 131 soit modifié. Étant donné que l'efficacité du système actif de freinage d'urgence dépend de l'efficacité du système de freinage, il serait logique que les homologations accordées en vertu du Règlement ONU n° 152 soient reconnues comme équivalentes à celles accordées en vertu du Règlement ONU n° 131 pour les véhicules faisant partie de la même famille de véhicules et couverts par la même homologation du système de freinage. Comme les seules prescriptions communes applicables aux homologations des systèmes de freinage sont celles du Règlement ONU n° 13 (Freinage des véhicules lourds), la proposition d'amendements vise à clarifier le fait que les homologations accordées en vertu du Règlement ONU n° 152 ne doivent être reconnues au titre du Règlement ONU n° 131 que pour les véhicules des catégories M₂, M₃ ou N₂ couverts par la même homologation délivrée en application du Règlement ONU n° 13.

6. L'autre option proposée consiste à abroger les dispositions relatives à la reconnaissance réciproque ajoutées dans la série 02 d'amendements en supprimant le paragraphe introduit par l'astérisque (*) si ces dispositions ne peuvent pas être justifiées.