



## Conseil économique et social

Distr. générale  
28 septembre 2011  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

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

##### 155<sup>e</sup> session

Genève, 15-18 novembre 2011

Point 4.15.4 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets de règlement**

### **Proposition de règlement concernant les systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS)\***

#### **Communication du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage\*\***

Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage (GRRF) à sa soixante et onzième session. Il modifie le document ECE/TRANS/WP.29/2011/92 sur la base du document GRRF-71-27-Rev.1. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord (AC.1) pour examen. Bien que le GRRF ait tranché la majorité des points en suspens figurant entre crochets dans le document ECE/TRANS/WP.29/2011/92, il restera au WP.29 et l'AC.1 à décider s'ils préfèrent appliquer la variante proposée d'énoncé du paragraphe 5.1.1 qui est mise entre crochets dans le présent document.

---

\* Le présent document a été soumis tardivement pour pouvoir inclure les dernières informations sur les progrès techniques réalisés dans ce domaine.

\*\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, 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.

*Introduction, lire:*

## «0. Introduction (pour information)

Le présent Règlement vise ... utilisés sur des autoroutes.

[S'il est vrai que les catégories de véhicules susmentionnées bénéficieront généralement de l'installation d'un système actif de freinage d'urgence, l'intérêt 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). En outre, indépendamment de l'aspect intérêt, l'installation du système sur les véhicules d'autres sous-catégories poserait des difficultés techniques (comme par exemple le positionnement du détecteur sur les véhicules de la catégorie G et les véhicules spéciaux).]

En outre, dans le cas des systèmes destinés aux véhicules qui ne sont pas équipés d'une suspension pneumatique sur l'essieu arrière, il est nécessaire de recourir à des systèmes de capteurs de technologie évoluée pour prendre en compte les variations de l'angle de tangage du véhicule. En conséquence, les Parties contractantes qui souhaitent appliquer ce Règlement à ces véhicules devraient prévoir des délais de mise au point suffisants.

Le système doit...».

*Paragraphe 1, lire:*

## «1. Domaine d'application et objet

Le présent Règlement s'applique à l'homologation des véhicules des catégories N<sub>3</sub><sup>1</sup>:

- a) N<sub>2</sub>, plus de 8 t;
- b) M<sub>3</sub>; et
- c) N<sub>3</sub>.

équipés d'un système de freinage pneumatique ou mixte pneumatique/hydraulique, en ce qui concerne les systèmes embarqués visant à éviter un choc contre l'arrière d'un autre véhicule situé dans la même voie ou à en réduire l'impact.

---

<sup>1</sup> Telles que définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules(R.E.3) (ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, par. 2).».

*Paragraphes 2.4 à 2.13, renuméroter 2.3 à 2.12*

*Paragraphe 3.2.1, lire:*

«3.2.1 Une description du type de véhicule eu égard aux critères mentionnés au paragraphe 2.2 ci-dessus, accompagnée ... doivent être indiqués.».

*Paragraphe 5.1.1, lire:*

«5.1.1 Tout véhicule équipé d'un système AEBS conforme à la définition du paragraphe 2.1 doit satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées dans les paragraphes 5.1 à 5.6.2 du présent Règlement et doit être doté d'une fonction de freinage antiblocage satisfaisant aux prescriptions de l'annexe 13 du Règlement n° 13.».

[OU]

[Paragraphe 5.1.1, lire:

«5.1.1 Tout véhicule équipé d'une suspension pneumatique sur l'essieu arrière et d'un système AEBS conforme à la définition du paragraphe 2.1 doit satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées dans les paragraphes 5.1 à 5.6.2 du présent Règlement et doit être doté d'une fonction de freinage antiblocage satisfaisant aux prescriptions de l'annexe 13 du Règlement n° 13.

Les véhicules équipés d'un autre type de suspension sur l'essieu arrière peuvent aussi être homologués à condition de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles énoncées dans les paragraphes 5.1 à 5.6.2 précités.»]

Paragraphe 5.2.2, lire:

«5.2.2 Lorsque le signal d'alerte décrit au paragraphe 5.2.1.1 est émis, et sous réserve des dispositions des paragraphes 5.3.1 à 5.3.3, le système doit exécuter un freinage d'urgence afin de réduire fortement la vitesse du véhicule soumis à l'essai. L'essai doit être effectué conformément aux dispositions des paragraphes 6.4 et 6.5.».

Paragraphe 6.4.1, lire:

«6.4.1 Le véhicule soumis à l'essai...  
... d'au moins 120 m de la cible.

Entre le début de la phase fonctionnelle et le moment du choc, le conducteur du véhicule soumis à l'essai ne doit pas avoir à modifier la position d'une commande quelconque, sauf pour effectuer de légères corrections à la commande de direction afin de compenser tout déport.».

Paragraphe 7.1, lire:

«7.1 Toute modification concernant le type de véhicule tel que défini au paragraphe 2.2 ci-dessus... Cette autorité peut alors:

...».

Annexe 3, tableau, lire:

«...

A	B	C	D	E	F	G	H		
	Obstacle fixe			Obstacle mobile					
	Modes et délais d'avertissement		Réduction de la vitesse (voir par. 6.4.4)	Modes et délais d'avertissement		Réduction de l'obstacle (voir par. 6.5.3)	Vitesse de l'obstacle (voir par. 6.5.1)		
	Au moins 1 signal tactile ou sonore (voir par. 6.4.2.1)	Au moins 2 signaux (voir par. 6.4.2.2)		Au moins 1 signal tactile ou sonore (voir par. 6.5.2.1)	Au moins 2 signaux (voir par. 6.5.2.2)				
M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> > 8 t et N <sub>3</sub>	Au plus tard 1,4 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Au plus tard 0,8 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Pas moins de 10 km/h	Au plus tard 1,4 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Au plus tard 0,8 s avant le début de la phase de freinage d'urgence	Aucun choc	32 ± 2 km/h	1	

...».