



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale de l'énergie et du climat

La Défense, le **13 NOV. 2023**

*Direction du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air
Sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules
Bureau de la réglementation technique
et de l'homologation des véhicules*

**La directrice générale de l'énergie et du climat
au**

**Directeur du bureau d'enquêtes sur les
accidents de transport terrestre**

Objet : Suites données par la DGEC à la recommandation issue du rapport d'enquête technique sur l'accident survenu le 27 mai 2021 d'un autocar circulant sur la voie de droite de l'autoroute A62 percutant l'arrière d'un camion en panne, à l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence et dont la carrosserie dépassait en partie sur la voie de droite

Par votre courrier du 27 avril 2023, vous faites part au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et au ministre délégué chargé des transports, du rapport d'enquête technique ouverte le 7 juin 2021 en application du code des Transports, concernant l'accident survenu le 27 mai 2021 sur la commune du Mas-d'Agenais (47) d'un autocar circulant sur la voie de droite de l'autoroute A62 percutant l'arrière d'un camion en panne, à l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence et dont la carrosserie dépassait en partie sur la voie de droite.

Dans ce rapport, l'analyse des causes et du contexte de l'accident conduit le BEA-TT à formuler une recommandation R1 adressée à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de répression des fraudes (DGCCRF) s'agissant du système de freinage automatique d'urgence AEBS:

Recommandation R1 adressée à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de répression des fraudes (DGCCRF) :

Introduire dans le règlement CEE-ONU R131 des exigences minimales de performances du système AEBS dans des conditions se rapprochant autant que possible de configurations réelles, en zone urbaine comme en zone inter-urbaine.

Proposer une réglementation imposant aux constructeurs l'information des usagers sur les limites de performances du système de freinage automatique d'urgence installé.

Le règlement (CE) n° 661/2009, puis le règlement 2019/2144, imposent le système de freinage automatique d'urgence AEBS pour les camions et les autocars depuis 2013 pour les nouveaux types de véhicules, et depuis novembre 2015 pour les nouvelles immatriculations. L'autocar accidenté était de catégorie M3 et muni de ce dispositif.

Sur le plan technique, les systèmes AEBS sont soumis aux prescriptions techniques en termes de performances et de modalités d'essais d'homologation du règlement CEE-ONU R131.

Le BEA-TT s'interroge sur la représentativité des essais d'homologations de ces systèmes, car la situation rencontrée lors de l'accident n'est pas une exigence réglementaire, que ce soit pour la vitesse de l'essai (80km/h) ou du décalage de la cible par rapport à l'axe longitudinal du véhicule (le test demande à ce que l'écart entre l'axe du véhicule à l'essai et la ligne centrale de la cible ne soit

pas supérieur à 0,5 m.)

Le BEA-TT estime donc indispensable de faire progresser la diversité de cas de tests afin de s'assurer d'une meilleure représentativité des conditions rencontrées en situation réelle que ce soit en zone urbaine ou inter-urbaine.

Au vu des éléments figurant dans le rapport d'enquête technique, je partage cette recommandation qui vise à améliorer les performances des équipements d'aide à la conduite et de sécurité s'agissant du freinage d'urgence.

Dès le prochain groupe de rapporteurs du WP29, responsable de ce règlement, mes services proposeront, en lien avec les services techniques experts dans ce domaine et notifiés auprès de la CEE-ONU pour le règlement R131, de travailler à une évolution des conditions d'essais.

A la lumière des progrès technologiques et des essais réalisés dans d'autres instances, afin de s'assurer d'une meilleure représentativité des conditions rencontrées en situation réelle, l'attention sera portée en particulier sur la notion de décalage entre le véhicule et la cible à détecter.

La directrice générale de l'énergie et du climat

Sophie MOURLON