

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2002/47
18 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)

(Quarante-neuvième session, 30 septembre-4 octobre 2002,
point 7.3 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 48

(Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

Communication des experts de la France, du Royaume-Uni
et de l'Italie

Note:

Le texte reproduit ci-après a été établi par les experts de la France, du Royaume-Uni et de l'Italie afin de permettre la signalisation d'un freinage d'urgence.

Les observations formulées au cours de la quarante-huitième session du GRE y sont prises en considération (TRANS/WP.29/GRE/48, par. 65 à 78).

Les amendements proposés devraient également être pris en considération dans le projet de règlement technique mondial énonçant des prescriptions uniformes relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse (TRANS/WP.29/GRE/2001/6).

Note: Le présent document est distribué uniquement aux experts de l'éclairage et de la signalisation lumineuse.

GE.02-23064 (F) 090902 120902

A. PROPOSITION:

Insérer un nouveau paragraphe 5.13, ainsi libellé:

[«5.13 Sauf disposition particulière à cet égard, aucun feu ni dispositif ne doit fonctionner automatiquement.»]

Paragraphe 6.6.7, modifier comme suit:

«6.6.7 Branchement électrique fonctionnel

Il doit être tel que tous les feux indicateurs de direction clignotent de façon synchrone.

Le signal doit être mis en fonction/hors fonction par une manœuvre volontaire du conducteur utilisant une commande distincte.

En outre, il peut être mis automatiquement en fonction dans les cas suivants:

- **Lorsque la vitesse initiale d'un véhicule est supérieure à [60 km/h] et que, soit le véhicule atteint une décélération au moins égale à [6] m/s² pendant au moins 0,3 s, soit le système antiblocage entre en fonction pendant au moins 0,3 s.**

Le signal doit être automatiquement mis hors fonction après que l'accélérateur a été enfoncé pendant au moins 0,3 s, mais peut, en tout état de cause, rester allumé pendant au moins 5 s après sa mise en fonction.

- **Pour indiquer que le véhicule est immobilisé ou sur le point de l'être par suite d'une défaillance ou d'une avarie.**

Dans ce cas, le signal doit rester allumé jusqu'à ce qu'il soit volontairement mis hors fonction.

Sur les véhicules des catégories M₁ et N₁ de moins de 6 m de long présentant une configuration conforme au paragraphe 6.5.5.2, les feux-position latéraux jaune-auto, lorsqu'ils existent, doivent aussi clignoter à la même fréquence (en phase) que les feux indicateurs de direction.

B. MOTIFS:

Un débat sur le thème «Signalisation du freinage d'urgence» a eu lieu pendant la quarante-huitième session; le sentiment commun exprimé par de nombreux experts était qu'une telle signalisation était utile pour renforcer la sécurité routière mais qu'on ne s'était pas entendu sur les moyens de l'utiliser. Certains experts ont proposé d'utiliser les feux-stop normaux et les feux-stop supplémentaires dans des conditions précises (mode clignotant, augmentation de la zone éclairée et/ou de l'intensité lumineuse). D'autres préféraient que le signal de détresse existant soit utilisé (fonctionnement simultané de tous les feux indicateurs de direction).

Les raisons techniques et «psychologiques» d'opter pour la «mise en fonction automatique du signal de détresse», selon l'expert de l'Italie tout du moins, sont longuement exposées dans le document informel n° 17 de la quarante-huitième session du GRE et peuvent se résumer comme suit:

- Ce qui importe en signalant le «freinage d'urgence» est de faire connaître la situation d'urgence plus que la situation de freinage; pour cette raison, l'utilisation du signal de «détresse» existant convient mieux que d'autres solutions techniques faisant intervenir les feux-stop.
- La fonction nécessaire pour signaler le «freinage d'urgence» doit, comme dans toute autre situation d'urgence, être extrêmement simple et immédiatement comprise.

Il pourrait éventuellement s'agir non pas d'un nouveau signal mais d'un signal bien compris de tous permettant de réduire considérablement le besoin d'instructions particulières et le «délai d'adaptation» à la nouvelle situation.

Les différentes possibilités d'enclenchement des feux-stop ne sont pas aussi simples ni aussi immédiatement compréhensibles qu'il le faudrait.

- L'information communiquée par le signal de détresse est visible également lorsque le véhicule fait un tête-à-queue ou dérape par suite d'un freinage d'urgence et aussi lorsqu'il est vu de face, dans la mesure où le signal fonctionne aussi bien à l'avant qu'à l'arrière du véhicule.
- Le coût modique et l'installation aisée du système automatique de mise en fonction du signal de détresse facilitent une meilleure diffusion de la signalisation du freinage d'urgence: à ces fins, c'est la solution technique la moins coûteuse existant sur le marché; elle ne nécessite que des modifications mineures sur le véhicule (uniquement sur le câblage et/ou l'équipement électronique) et permet aussi l'installation autre que d'origine, ce qui serait à peu près impossible avec les autres propositions de solution technique.

Les petits véhicules d'un prix modéré ne risquent donc pas d'être moins protégés que les véhicules plus spacieux et plus coûteux, du moins pour ce qui est de la signalisation, du fait que cette solution ne nécessite pas une installation particulière.

Compte tenu de ce qui précède, l'Italie a proposé de réexaminer la proposition déjà présentée sur ce sujet par la France il y a plusieurs sessions (TRANS/WP.29/GRE/2001/2), permettant la mise en fonction du signal de détresse en cas de forte décélération; un certain nombre de modifications ont également été apportées à la proposition originale.

La proposition d'amendement exposée plus haut correspond à la proposition commune que le GRE a demandé aux experts français et italien de présenter; elle a été établie sur la base du document informel n° 17 susvisé en tenant compte des observations formulées à la quarante-huitième session du GRE.

Au cours de l'examen de la proposition, le représentant du Royaume-Uni s'est joint à ceux de la France et de l'Italie, et certaines modifications figurant dans la version définitive de la proposition commune tiennent compte des suggestions de l'expert britannique.

En particulier, les observations ci-après ont été examinées:

- La disposition prévoyant une durée minimale de fonctionnement des feux signalant un freinage d'urgence a été ajoutée; comme suite aux débats ayant eu lieu pendant la quarante-huitième session du GRE, la nécessité de laisser le signal en fonction pendant un certain temps pour permettre aux conducteurs de réagir de façon appropriée à la situation a été envisagée; cette idée de durée minimum de fonctionnement a été bien accueillie et il est proposé que le signal fonctionne pendant au moins 5 secondes; toutefois, la mise hors fonction automatique au bout de ce délai, par suite d'une reprise de l'accélération, a été maintenue.
- La possibilité d'une mise en fonction automatique en cas de déclenchement du dispositif d'assistance au freinage n'a pas été retenue car la mise en fonction par suite d'une décélération couvre déjà une telle situation.
- Les seuils de vitesse et de décélération à partir desquels le signal entre automatiquement en fonction ont été modifiés.

En outre, la possibilité de disposer d'autres moyens que le freinage d'urgence pour enclencher automatiquement le signal de détresse a été ajoutée, compte tenu de l'existence sur le marché de véhicules équipés de tels moyens et de l'éventuelle incorporation dans le Règlement n° 48 de dispositions générales concernant le déclenchement automatique de nombreuses fonctions d'éclairage et de signalisation lumineuse.

Enfin, au sujet de la proposition tendant à ajouter un paragraphe 5.13 au Règlement n° 48, le WP.29 avait décidé de supprimer ce paragraphe dans une précédente proposition d'amendement audit règlement.

Comme suite à cette décision, des amendements au Règlement, permettant de régler le problème posé par certaines solutions techniques déjà appliquées sur des véhicules en circulation, ont été ou seront prochainement adoptés; en conséquence, il semble de nouveau possible de proposer d'ajouter le paragraphe 5.13.

Cela étant, un tel ajout doit être considéré comme étant lié à l'approbation des autres amendements proposés et à une «interprétation» différente des prescriptions existantes du Règlement n° 48; pour cette raison, le paragraphe a été mis entre crochets pour indiquer que son adoption n'est pas sans condition et, en tout état de cause, pour appeler l'attention des experts du GRE.
