



Conseil économique et social

Distr. générale
3 juillet 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail en matière de roulement

Quatre-vingtième session

Genève, 15-18 septembre 2015

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Systèmes de freinage automatique d'urgence (AEBS)
et systèmes d'alerte en cas de changement de voie (LDWS)**

Proposition d'amendement au Règlement n° 130 (LDWS)

Communication des experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles*

Le texte reproduit ci-après, établi par les experts de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à insérer dans le Règlement n° 130 une nouvelle introduction pour appeler l'attention sur les questions techniques liées à l'installation de systèmes d'alerte en cas de changement de voie (LDWS) sur certains des véhicules visés par ce Règlement. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont signalées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

I. Proposition

Table des matières, modifier comme suit :

« Table des matières

Introduction (pour information)

1. Domaine d'application

... ».

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, 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.



Insérer une nouvelle introduction (incluant de nouveaux renvois à la note de bas de page 1 existante), libellée comme suit :

« Introduction (pour information)

Le présent Règlement vise à établir des prescriptions uniformes pour les systèmes d'alerte en cas de changement de voie (LDWS) installés sur les véhicules à moteur des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃¹, principalement utilisés sur des autoroutes.

Ces catégories de véhicules bénéficieront de l'installation d'un LDWS, en particulier dans les conditions de conduite monotones. Il s'agit d'un système d'assistance en cas de distraction ou de somnolence au volant, qui avertit le conducteur d'un déport intempestif du véhicule, hors de sa voie de circulation.

S'il est vrai que les catégories de véhicules susmentionnées bénéficieront généralement de l'installation d'un LDWS, l'intérêt d'un tel système est douteux pour certaines sous-catégories du fait qu'elles sont principalement utilisées en dehors des autoroutes (autobus transportant des passagers debout, c'est-à-dire les véhicules des classes I, II et A), véhicules tout-terrain¹, véhicules de chantier, véhicules spéciaux, etc.). Indépendamment de son intérêt, l'installation d'un tel système sur les véhicules d'autres sous-catégories présenterait des difficultés techniques (véhicules équipés de pare-brise en deux parties, de cabines asymétriques ou de pare-brise très épais, forme du capot avant, véhicules à équipement frontal, etc.).

À partir d'une vitesse de 60 km/h, le système doit automatiquement détecter les déports intempestifs du véhicule hors de sa voie de circulation et en avertir le conducteur.

Le système doit émettre un signal d'avertissement pour alerter un conducteur inattentif en cas de situation critique.

Les conditions de circulation et les particularités des infrastructures ne peuvent pas toutes être prises en compte pour l'homologation de type dans le cadre du présent Règlement. Les circonstances et les particularités effectives ne doivent pas donner lieu à des avertissements intempestifs au point d'inciter le conducteur à désactiver le système ».

II. Justification

1. À l'heure actuelle, les constructeurs automobiles s'emploient à installer des LDWS sur un large éventail de modèles, notamment pour se conformer aux obligations imposées par certaines Parties contractantes. Ces travaux viennent confirmer les préoccupations exprimées lors des réunions du groupe informel AEBS/LDWS et ont mis en lumière un certain nombre de problèmes techniques qui se posent lors de l'installation de dispositifs de détection d'obstacles sur certains véhicules, en particulier dans les cas où la diversité technique est considérable et où l'environnement dans lequel évolue le véhicule pourrait nuire à la fiabilité et à l'efficacité du système.

2. Par exemple :

a) Compte tenu de l'environnement technique spécifique dans lequel évoluent les véhicules tout-terrain (pare-chocs en acier, treuils électriques, épaisseur du pare-

brise, pare-brise en deux parties, cabines asymétriques, forme du capot avant, etc.), il n'est pas toujours possible d'y intégrer des capteurs résistants et fiables;

b) Il est souvent impossible d'installer solidement des capteurs sur des véhicules spéciaux (déneigeuses, dispositifs externes, équipement frontal, etc.);

c) L'environnement dans lequel évoluent les véhicules de chantier et les véhicules tout-terrain peut nuire au bon fonctionnement des capteurs (poussière, boue, humidité, utilisation en dehors des routes ou sur des chemins caillouteux, etc.).
