



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2005/11
6 janvier 2005

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-sixième session, 14-16 mars 2005,
point 4 de l'ordre du jour)

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES
ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT,
ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS**

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après une demande d'avis du WP.29 sur la compatibilité de deux projets en cours d'étude au sein de ce Groupe au regard des dispositions de la Convention de Vienne sur la circulation routière et de l'Accord européen la complétant.

* * * * *

Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a officiellement demandé (paragraphe 41 et 49 du rapport TRANS/WP.29/1037) l'avis du WP.1 sur les deux projets ci-après et en particulier sur leur compatibilité ou les conditions pour assurer leur compatibilité avec les dispositions actuelles de la Convention de Vienne sur la circulation routière et, le cas échéant, avec l'Accord européen la complétant :

1. **Activation automatique d'un signal de détresse et indication d'un freinage d'urgence** (voir TRANS/WP.29/GRE/2005/2)

1.1 Exposé du problème

Afin d'améliorer la sécurité routière, une modification du Règlement N° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse) est en cours visant à incorporer de nouvelles dispositions portant sur l'activation automatique d'un signal de détresse et l'indication d'un freinage d'urgence par l'utilisation des feux existants, à savoir les feux de détresse et, le cas échéant, les feux de position latéraux jaune-auto dans le premier cas, et les feux stop dans le deuxième. Dans le cadre de ce système, ces feux doivent être clignotants, y compris pour les feux stop dans le cadre d'un freinage d'urgence répondant aux conditions définies.

L'activation automatique d'un signal de détresse et l'indication d'un freinage d'urgence **ne peuvent en aucun cas** intervenir en même temps et ont pour but de signaler des situations bien distinctes en circulation.

1.2 Signal d'arrêt d'urgence

Le signal d'arrêt d'urgence¹ peut être utile en cas de situation de freinage d'urgence à vitesse «élevée». Le signal d'arrêt d'urgence doit être donné par le fonctionnement simultané de tous les feux de stop qui sont activés et désactivés automatiquement et clignotent en phase à une fréquence de [4 +/- 1,5] Hz. Le signal doit fonctionner indépendamment des autres feux. **Il ne pourra être activé que** si l'une ou plusieurs des conditions suivantes est (sont) présente(s):

- la vitesse du véhicule est supérieure à [50] km/h et sa décélération est supérieure à [7] m/s². La vitesse retenue de 50 km/h vise à assurer que le signal n'est pas activé dans des conditions de circulation urbaine à faible vitesse, où il est possible d'obtenir facilement des décélérations importantes,
- [la limite physique d'adhérence du pneumatique au revêtement de la chaussée a été atteinte] C'est le cas lorsque l'ABS est activé. Dans ce cas, aucun critère de vitesse n'est indiqué car les conditions qui pourraient être utiles afin d'avertir les usagers de la route en arrière du véhicule supposeraient des situations de faible vitesse et de décélération accompagnées d'un coefficient de friction peu élevé entre le pneumatique et la chaussée (par exemple présence de glace).

¹ Définition: Le signal d'arrêt d'urgence est l'allumage des feux de stop du véhicule pour indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent en arrière du véhicule qu'une puissante force de ralentissement a été appliquée au véhicule en raison des conditions de circulation.

Le signal sera **automatiquement désactivé** dans l'une quelconque des conditions suivantes, quelle que soit celle qui intervient en premier:

- [la décélération du véhicule est inférieure à [4] m/s²,
- le frein de service est desserré, ou]
- le signal de détresse est activé. Il est en particulier prévu que le signal d'arrêt d'urgence ne doit plus être en fonctionnement lorsque le signal de détresse est actionné (manuellement ou automatiquement).

1.3 Signal de détresse

Selon la proposition, le signal de détresse peut être activé automatiquement dans la ou les conditions suivantes:

- la vitesse du véhicule est inférieure à [30] km/h et les conditions d'activation du signal d'arrêt d'urgence ont été réunies.
- suite à une collision.

Lorsqu'il est activé automatiquement, le signal de détresse doit rester actionné jusqu'à ce qu'il soit désactivé manuellement ou automatiquement. La désactivation automatique intervient lorsque le véhicule accélère. Le signal de détresse ne doit pas être activé automatiquement lorsque le signal d'arrêt d'urgence fonctionne.

2. **Systèmes de dégradation des fonctions d'un véhicule lors d'une utilisation non autorisée (SDV) (voir TRANS/WP.29/GRSG/2003/26)**

Le SDV est un dispositif qui, après une activation préalable suite à la détection d'une utilisation non autorisée d'un véhicule (par exemple détection de vol), est destiné à empêcher ou à entraver, après l'arrêt dudit véhicule, sa mise en mouvement à l'aide de sa propre force de propulsion, en agissant sur les composants du véhicule nécessaires à cette fin.

Ce dispositif peut être activé de l'extérieur (par exemple à l'aide d'un signal radio, de boucles d'induction) ou au moyen de dispositifs montés sur le véhicule. Il peut aussi être activé au moyen d'une combinaison de ces mesures.

Dès lors que le SDV est activé, le moteur ne peut plus être démarré lorsque:

- a) Le véhicule est à l'arrêt, son moteur est coupé et ses portes sont verrouillées;
- b) Le véhicule est à l'arrêt et son moteur est coupé depuis plus de [10] minutes.

La désactivation par un usager non autorisé du véhicule n'est pas possible.

Lorsque le SDV est activé et que le véhicule s'arrête pour la première fois, les fonctions du véhicule subissent alors une dégradation. Le véhicule ayant subi cette dégradation peut alors être utilisé à une vitesse maximale comprise entre [15] et [20] km/h. Dans cet état de dégradation, un signal d'alarme visuel consistant en un clignotement simultané de tous les feux indicateurs de direction doit fonctionner, jusqu'à la désactivation.

C'est notamment au regard de cette utilisation à vitesse réduite que se pose le problème de la compatibilité du dispositif avec l'article 8 de la Convention de Vienne sur la circulation routière qui stipule, en son paragraphe 5, que tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule.

Il y a lieu, par ailleurs, de signaler que le Règlement en question en cours de modification (N° 97), n'a pour but que de définir les critères techniques auxquels devra répondre le SDV. Il appartiendra donc aux législations nationales le soin de définir les autorités habilitées à activer ce dispositif ainsi que les circonstances dans lesquelles il sera activé.
