



Conseil économique  
et social

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2005/2  
22 octobre 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

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

(Cinquante-quatrième session, 5-8 avril 2005,  
point 2.6 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 48

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

Transmis par l'expert de la Communauté européenne (CE)

Note: Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert de la Communauté européenne, vise à améliorer la sécurité routière en incorporant dans le Règlement de nouvelles dispositions applicables à l'activation automatique d'un signal de détresse et au signalement d'un freinage d'urgence. Il est fondé sur un document distribué sans cote (document informel n° GRE-53-10) lors de la cinquante-troisième session (TRANS/WP.29/GRE/53, par. 11 et 12). Les modifications apportées au texte actuel du Règlement apparaissent en caractères **gras**.

---

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

## A. PROPOSITION

Insérer un nouveau paragraphe 2.27, ainsi libellé:

«2.27 **“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.».**

Paragraphe 5.9, modifier comme suit:

«5.9 Sauf indications particulières, **les caractéristiques photométriques (par exemple intensité, couleur, surface apparente, etc.) d’un feu ne doivent pas varier pendant son activation.**

**5.9.1** Les feux indicateurs de direction, les feux de détresse, et les feux de position latéraux jaune-auto conformes au paragraphe 6.18.7 ci-dessous, **et le signal d’arrêt d’urgence** doivent être des feux clignotants.».

Paragraphe 6.6.7, modifier comme suit:

«6.6.7 Branchement électrique fonctionnel

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

Sur les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> de moins de 6 m de long présentant une configuration conforme au paragraphe 6.5.5.2 plus haut, les feux de position latéraux jaune-auto, lorsqu’ils existent, doivent aussi clignoter à la même fréquence (en phase) que les feux indicateurs de direction.

**6.6.7.2 Le signal de détresse doit pouvoir à tout moment être activé et désactivé manuellement par le conducteur en utilisant une commande distincte.**

**6.6.7.3 Le signal peut être activé automatiquement dans la ou les conditions suivantes:**

**6.6.7.3.1 la vitesse du véhicule est inférieure à [30] km/h et les conditions d’activation du signal d’arrêt d’urgence ont été réunies;**

**6.6.7.3.2 suite à une collision.**

**6.6.7.4 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.**

**6.6.7.5 Le signal de détresse ne doit pas être activé automatiquement lorsque le signal d’arrêt d’urgence fonctionne.».**

Insérer les nouveaux paragraphes 6.22 à 6.22.9, ainsi libellés:

«6.22 **SIGNAL D’ARRÊT D’URGENCE**

**6.22.1 Présence**

Facultative.

**6.22.2 Nombre**

Comme indiqué au paragraphe 6.7.2.

**6.22.3 Montage**

Comme indiqué au paragraphe 6.7.3.

**6.22.4 Emplacement**

Comme indiqué au paragraphe 6.7.4.

**6.22.5 Visibilité géométrique**

Comme indiqué au paragraphe 6.7.5.

**6.22.6 Orientation**

Comme indiqué au paragraphe 6.7.6.

**6.22.7 Branchement électrique**

**6.22.7.1 Le signal 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  $[4 \pm 1,5]$  Hz.**

**6.22.7.2 Le signal doit fonctionner indépendamment des autres feux.**

**6.22.7.3 Le signal ne peut être activé que si l'une ou plusieurs des conditions suivantes sont réunies:**

**6.22.7.3.1 la vitesse du véhicule est supérieure à  $[50]$  km/h et sa décélération est supérieure à  $[7]$  m/s<sup>2</sup>;**

**6.22.7.3.2 [la limite physique d'adhérence du pneumatique au revêtement de la chaussée a été atteinte.]**

**6.22.7.4 Le signal doit être 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/s<sup>2</sup>,
- le frein de service est desserré, ou]
- le signal de détresse est activé;

**6.22.8 Témoin**

**Aucun.**

**6.22.9 Autres prescriptions**

**Si un véhicule à moteur est équipé pour tracter une remorque, le signal doit aussi pouvoir actionner les feux de stop de la remorque.**

**[L'activation du signal doit être suivie dans un délai de [0,5] s au maximum par une émission de lumière et dans un délai maximum de [0,5] s par sa première extinction.]»**

**B. JUSTIFICATION**

L'activation automatique d'un signal de détresse et l'indication d'un freinage d'urgence ont pour but d'améliorer la sécurité routière.

Cette proposition s'efforce de tenir compte des documents officiels et informels déjà soumis et des observations présentées lors de réunions précédentes du GRE.

Paragraphe 2.27

La désignation est modifiée pour indiquer qu'il s'agit d'un dispositif de signalisation faisant appel à des feux existants et non à un nouveau feu (cf. signal de détresse). Il faudra donc que s'y appliquent des prescriptions particulières (voir par. 6.22).

La définition est fondée sur celle des feux de stop et on s'est efforcé de ne pas faire état de critères spécifiques de performance ou d'activation, qui ont leur place dans les prescriptions plutôt que dans la définition. Le fait qu'il ne soit pas fait référence aux freins de service signifie que la définition n'empêche pas que soit activé le signal d'arrêt d'urgence (ESS) par des systèmes d'atténuation des collisions.

Paragraphe 5.9

Ce libellé a été modifié pour interdire toute modification de la performance photométrique lors du fonctionnement d'un feu, sauf indication contraire. Le paragraphe 5.9.1 autorise expressément le clignotement des feux spécifiés. Des dispositions particulières pour les feux dotés d'intensités variables pour les réglages diurnes/nocturnes figurent dans le règlement approprié – le Règlement n° 48 ne comporte pas de dispositions spécifiques pour cette situation.

Aucune instruction spécifique ne prévoyant l'agrandissement de la surface apparente des feux de stop, cela est interdit.

Paragraphe 6.6.7

Selon la proposition, le signal de détresse ne peut fonctionner que lorsque les conditions déclenchant le signal d'arrêt d'urgence sont réunies et que la vitesse du véhicule est inférieure à 30 km/h. En outre, l'activation après une collision est autorisée.

La proposition dit expressément que le signal de détresse ne doit pas fonctionner en même temps que le signal d'arrêt d'urgence, ce qui assure une activation séquentielle, c'est-à-dire que le signal d'arrêt d'urgence est activé à des vitesses plus élevées, mais, avec une réduction de la vitesse du véhicule, le signal d'arrêt d'urgence est automatiquement désactivé et le signal de détresse peut être activé automatiquement à une vitesse inférieure à 30 km/h, déterminée par le constructeur du véhicule.

#### Paragraphe 6.22

La présentation est la même que pour les signaux de détresse.

#### Paragraphe 6.22.1

La présence est facultative plutôt qu'obligatoire car, même s'il est permis de penser que ces dispositifs peuvent améliorer la sécurité d'un véhicule, rien ne permet d'établir avec certitude que le signal d'arrêt d'urgence serait économiquement rationnel. L'installation doit donc être à la discrétion du constructeur.

#### Paragraphe 6.22.7

Deux critères d'activation sont indiqués:

- i) À des vitesses supérieures à [50] km/h et des décélérations supérieures à [7] m/s<sup>2</sup>, le signal d'arrêt d'urgence peut être utile en cas de situation de freinage d'urgence à vitesse «élevée». La vitesse retenue est de 50 km/h, pour assurer que ce signal ne soit pas activé dans des conditions de circulation urbaine à faible vitesse, où il est possible d'obtenir facilement des décélérations importantes, ou
- ii) 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).

Des critères de désactivation ont été ajoutés pour assurer que le signal ne reste pas en fonction plus longtemps que nécessaire. Il est envisagé trois de ces critères qui assureraient que, lorsque l'urgence a disparu ou que d'autres signaux sont donnés, le signal d'arrêt d'urgence soit désactivé. Il est en particulier prévu que le signal d'arrêt d'urgence ne soit plus en fonctionnement lorsque le signal de détresse est actionné (manuellement ou automatiquement).

#### Paragraphe 6.22.9

Les deux alinéas découlent des prescriptions applicables au signal de détresse. Le premier alinéa semblerait une extension raisonnable du système de freinage d'urgence.

Le deuxième alinéa porte sur les caractéristiques de performance des relais qui sont souvent utilisés pour le clignotement des feux de détresse. Si l'on veut que le signal d'arrêt d'urgence soit efficace, il faudrait que le clignotement intervienne beaucoup plus tôt que dans le cas des signaux de détresse, et il faudrait peut-être envisager de régler la question.

-----