

## **Proposition des experts français concernant les exigences techniques des Témoins de Port de Ceinture de Sécurité**

### **Principes**

Le port de la ceinture est obligatoire dans de nombreux pays. Pour aider les occupants du véhicule à porter leur ceinture, il apparaît opportun d'établir une réglementation décrivant un système obligatoire harmonisé destiné à alerter les occupants lorsqu'ils n'utilisent pas leur ceinture. De nombreuses études menées dans différents pays et par l'EEVC ont montré qu'un gain important en matière de sécurité routière était possible en augmentant sensiblement le taux de port des ceintures de sécurité.

Le principe est d'associer au non port de la ceinture deux phases d'alertes: une première phase visuelle et une seconde phase visuelle et sonore.

Le système doit constituer une aide à la conduite pour les occupants, visant à créer un réflexe de port systématique de la ceinture.

Le système ne doit pas générer un phénomène de rejet de la part des occupants ni créer un risque de détérioration ou de déconnexion du système.

### **Champ d'application**

A terme, ces dispositions devraient concerner l'ensemble des différentes catégories de véhicules automobiles soumis à l'obligation d'installation des ceintures de sécurité et l'ensemble de leurs occupants.

Toutefois, la mise en œuvre de ces dispositions devra être progressive afin de prendre en compte les contraintes techniques (faisabilité) et économiques pour certaines catégories de véhicules ou certaines places.

Dans un premier temps, il est proposé une application obligatoire pour la place conducteur des véhicules de catégorie M1. Ces dispositifs équipent déjà aujourd'hui une part croissante du parc automobile.

Si un système de port de ceinture équipe à titre optionnel d'autres places ou d'autres catégories de véhicules, le cahier des charges prévu pour la place conducteur des véhicules M1 devraient être néanmoins appliqué à ce système, avec le cas échéant des modifications adaptées pour les places correspondantes et/ou les catégories de véhicules visés.

La généralisation à plus long terme de ces dispositifs devra faire l'objet d'un examen des contraintes techniques et économiques en prenant en compte les évolutions technologiques, l'acceptabilité de ces dispositifs et l'impact réel en terme d'accidentologie routière.

## **Proposition**

Le projet de texte présenté par la France prend largement en compte à ce stade les principes définis dans les règlements internationaux suivants :

- Réglementation Japon (Trias 49) ainsi que son amendement en cours (proposé au GRSG sous la cote GRSG 86-26);
- Réglementation Australie (ADR 69/00)

ainsi que dans le protocole de l'Euro NCAP.

La France propose d'introduire les dispositions concernant le Témoin de Port de Ceinture par un amendement du règlement ECE 16. Les principes techniques de cet amendement sont définis en annexe.

L'amendement concerne principalement les § suivants du règlement ECE 16 :

### **§ 1. Domaine d'application**

Amender le § 1 ainsi :

Ce règlement s'applique (...). Il s'applique aussi aux témoins de port de ceinture des véhicules de catégorie M1.

### **§ 2. Définitions.**

Ajout du § 2.39 :

§ 2. 39 Témoin de port de ceinture :

Système destiné à alerter le conducteur lorsqu'il n'utilise pas sa ceinture.

### **§ 6 Spécifications.**

Ajouter un nouveau 6.5 :

§ 6.5 Témoin de Port de Ceinture

§ 6.5.1 1ère phase d'alerte...

§ 6.5.2 2<sup>ème</sup> phase d'alerte...

### **§ 8 Prescriptions relatives à l'installation dans le véhicule.**

Modifier le titre du § 8.1 ainsi :

§ 8.1 Equipement du véhicule en ceintures de sécurité et systèmes de retenue

Ajouter un § 8.4 ainsi formulé :

§ 8.4 Equipement du véhicule en terme de Témoin de Port de Ceinture

Le siège du conducteur des véhicules de catégorie M1 telle que définie dans l'annexe 7 de la Résolution d'Ensemble (R.E.3) doit être équipé d'un Témoin de Port de Ceinture satisfaisant aux prescriptions du présent règlement.

## **Calendrier**

La France souhaite un accord rapide, c'est pourquoi elle propose d'abord l'application des dispositions à la place conducteur des véhicules de catégorie M1.

Les experts français feront une proposition technique détaillée pour le GRSP de décembre 2004. D'ici là, la France recueillera les commentaires et propositions des autres experts qui pourraient être intégrés dans le document déposé au plus tard le 16 septembre 2004.

## **Annexe**

### **Principes techniques du Témoin de Port de Ceinture**

#### **Définition :**

Témoin de Port de Ceinture: Système destiné à alerter le conducteur lorsqu'il n'utilise pas sa ceinture. Il est constitué d'une détection de non port de la ceinture et de deux phases d'alertes: une première phase visuelle et une seconde phase visuelle et sonore.

#### **Champ d'application :**

Le Témoin de Port de Ceinture s'applique à la place conducteur.

Le Témoin de Port de Ceinture s'applique aux véhicules de la catégorie M1.

#### **Spécifications**

Lorsque la ceinture n'est pas bouclée, le système fonctionne selon les modalités suivantes :

- 1<sup>ère</sup> phase d'alerte: à la mise sous contact, moteur arrêté ou moteur tournant, activation d'une alerte visuelle d'une durée minimum de [4 s]. Ce témoin doit être facilement distinguable des autres témoins du tableau de bord, à la lumière du jour.

- 2<sup>ème</sup> phase d'alerte: après atteinte en marche avant, moteur tournant, d'une des conditions suivantes, ou de toute combinaison de ces conditions, au choix du constructeur:

- distance parcourue égale ou supérieure à la valeur seuil de déclenchement (valeur seuil  $\leq$  [500 m]),
- ou vitesse supérieure à la valeur seuil de déclenchement (valeur seuil de déclenchement  $\leq$  [25 km/h]),
- ou durée d'utilisation moteur tournant supérieure à la valeur seuil de déclenchement (valeur seuil  $\leq$  [60 s]),

activation d'une alerte visuelle et d'une alerte sonore, chacune des deux alertes devant durer au minimum [30 s]

L'alerte visuelle peut être la continuation de l'activation de l'alerte visuelle lors de la 1<sup>ère</sup> phase. Elle peut rester allumée tant que la ceinture n'est pas portée. Le signal peut être continu ou intermittent.

L'alerte sonore doit avoir un son suffisamment fort et clair pour être facilement identifié. Le signal peut être continu ou intermittent et peut être constitué de plus d'une phase. Cette alerte sonore peut être en alternative un « message vocal».

Lorsque l'alerte visuelle et/ou l'alerte sonore est conçue pour s'arrêter après un temps donné et que la ceinture n'a pas été bouclée, l'alerte visuelle et/ou sonore ne sera pas mise en action une nouvelle fois, suite à un arrêt du véhicule (moteur tournant).