



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation  
des Règlements concernant les véhicules****Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse****Quatre-vingt-unième session**

Genève, 15-18 avril 2019

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 48 (Installation des dispositifs  
d'éclairage et de signalisation lumineuse) :****Propositions d'amendements aux séries 05 et 06 d'amendements****Proposition de complément à la série 06 d'amendements au  
Règlement ONU n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage  
et de signalisation lumineuse)****Communication de l'expert de l'Allemagne\***

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Allemagne. Les deux propositions suivantes y sont soumises :

a) Une proposition concernant les véhicules affectés aux services des forces armées et des forces de maintien de l'ordre, relative à la possibilité de désactiver manuellement tous les dispositifs d'éclairage en toutes circonstances ;

b) Une proposition relative à l'activation obligatoire du signal de détresse en l'absence de système agissant sur les portières du véhicule et entraînant le déclenchement d'une alarme, en vue de réduire les risques que présente pour la sécurité l'ouverture d'une portière du côté de la circulation.

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



## I. Proposition

Ajouter le nouveau paragraphe 5.30, libellé comme suit :

« **5.30** Les prescriptions énoncées aux paragraphes 5.1 à 5.20 ne s'appliquent pas aux véhicules affectés aux services des forces armées et des forces de maintien de l'ordre pour ce qui est de l'extinction manuelle de tous les dispositifs d'éclairage, qui devrait être possible en toutes circonstances dans ces véhicules.

**Dans ce cas, le constructeur doit fournir avec le véhicule des instructions détaillées faisant référence à son utilisation. ».**

Paragraphe 6.5.7, lire :

« 6.5.7 Connexions électriques

**6.5.7.1** L'allumage des feux indicateurs de direction est indépendant de celui des autres feux. Tous les feux indicateurs de direction situés sur un même côté du véhicule sont allumés et éteints au moyen de la même commande et doivent clignoter 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 ci-dessus, les feux de position latéraux jaune auto, lorsqu'ils existent, doivent aussi clignoter de façon synchrone avec les feux indicateurs de direction. ».

Ajouter le nouveau paragraphe 6.5.7.2, libellé comme suit :

« **6.5.7.2** Si un véhicule à moteur qui n'est pas équipé d'un système agissant sur les portières et déclenchant une alarme se trouve sur son emplacement de stationnement, l'ouverture d'une portière (vers la gauche en cas de circulation à droite et vers la droite en cas de circulation à gauche) doit déclencher le signal de détresse, lequel doit rester allumé pendant trois cycles. ».

## II. Justification

Paragraphe 5.30 (proposition a))

1. Actuellement, le Règlement ONU n° 48 n'autorise pas l'extinction manuelle de tous les dispositifs d'éclairage en toutes circonstances. Cette fonctionnalité répond à une nécessité exprimée par les services des forces armées et des forces de maintien de l'ordre. Ces dispositions s'appliqueraient seulement aux véhicules affectés aux services des forces armées et des forces de maintien de l'ordre. La présente proposition vise à réduire les inconvénients et peut accroître la sécurité. Il appartient aux Parties contractantes d'adopter des règlements complémentaires s'appliquant au comportement du conducteur.

Paragraphe 6.5.7 (proposition b))

2. « À Berlin, la police enregistre chaque jour en moyenne environ deux accidents impliquant la chute d'un cycliste à la suite de l'ouverture d'une portière par le conducteur ou le passager d'un véhicule. Souvent, les cyclistes sont gravement blessés. En 2017, à Berlin, trois cyclistes sont décédés à la suite de tels accidents. Les accidents occasionnés par l'ouverture d'une portière sont des accidents de la route dans lesquels l'ouverture de la portière d'un véhicule par son conducteur provoque l'arrêt brutal d'un cycliste. En 2016, il y a eu à Berlin 7 500 accidents impliquant un cycliste, parmi lesquels 1 500 accidents de la route, dont 600 avaient été occasionnés par l'ouverture d'une portière. Les accidents entraînés par l'ouverture d'une portière représentent moins de 10 % de l'ensemble des accidents impliquant un cycliste. Néanmoins, ils provoquent souvent des blessures graves,

voire mortelles. Dans presque tous les cas, le conducteur du véhicule (ou l'un de ses passagers) était seul responsable de l'accident. »<sup>1</sup>.

3. Afin d'éviter les accidents occasionnés par l'ouverture d'une portière, les véhicules à moteur devraient être dotés d'un système d'allumage provisoire automatique du signal de détresse ou de systèmes arrêtant automatiquement l'ouverture de la portière juste avant et pendant le passage d'un cycliste.

4. À l'avenir, on pourrait très efficacement réduire les facteurs contribuant à la mise en danger à petite vitesse ou à l'arrêt au moyen d'un système agissant sur les portières et entraînant le déclenchement d'une alarme, éventuellement associé à un système d'aide au stationnement (par lequel le conducteur est déjà informé, pendant la manœuvre, de la distance séparant le véhicule des objets se trouvant à proximité). Tant que de tels systèmes ne seront pas disponibles pour un coût modique, il restera possible de renforcer la sécurité en activant le signal de détresse qui, en principe, peut être monté après coup.

---

<sup>1</sup> <https://adfc-berlin.de/radverkehr/sicherheit/massnahmen-und-tipps/496-dooring-unfaelle-verhindern.html>.