

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2002/22/Rev.1
18 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)
(Quarante-neuvième session, 30 septembre-4 octobre 2002,
point 7.3 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 48

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

Révision 1

Communication de l'expert de l'Allemagne

Note: Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Allemagne, a pour objet d'introduire des dispositions autorisant la signalisation/un freinage intense ou d'urgence (TRANS/WP.29/GRE/47, par. 9 et 10); il est une version révisée du document TRANS/WP.29/GRE/2002/22.

Les amendements proposés devraient aussi être pris en considération pour le projet de règlement technique mondial énonçant des prescriptions uniformes en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse (document TRANS/WP.29/GRE/2001/6).

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

GE.02-23044 (F) 140802 160802

A. PROPOSITION

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.26 à 2.29, comme suit:

- «2.26 “freinage intense”, un freinage qui produit une forte décélération [, qui correspond à des valeurs de décélération supérieures à celles rencontrées dans les conditions normales de circulation].
- 2.27 “freinage d’urgence”, un freinage qui produit une très forte décélération, approchant des limites physiques d’adhérence des pneumatiques sur le revêtement de la chaussée.
- 2.28 “intensificateur de freinage”, une partie du frein de service qui, lors de l’actionnement de la commande de frein, commande automatiquement un freinage à la décélération maximale.
- 2.29 “système antiblocage”, une partie du frein de service qui règle automatiquement le taux de glissement dans le sens de rotation d’une ou de plusieurs roues du véhicule au cours du freinage.»

Paragraphe 5.9, lire:

- «5.9 Sauf prescriptions particulières, les feux ne doivent pas être clignotants, à l’exception des feux indicateurs de direction, des feux de détresse, des **feux-stop en cas de freinage d’urgence**, et des feux de position latéraux jaune auto conformes aux prescriptions du paragraphe 6.18.7 ci-dessous.»

Paragraphe 6.6.7, lire:

- «6.6.7 Branchement électrique

~~La mise en action du signal doit être réalisée par une commande distincte permettant à~~ **Doit être tel que** tous les feux indicateurs de direction clignotent de façon synchrone, ~~la mise en action étant commandée par une manœuvre volontaire du conducteur ou par un système automatique.~~

Sur les véhicules des catégories M 1 et N 1 de moins de 6 m de longueur, ayant une configuration conforme au paragraphe 6.5.5.2, les feux de position latéraux jaune auto, lorsqu’ils existent, doivent aussi clignoter à la même fréquence (de manière synchrone) que les feux indicateurs de direction.

La mise en action automatique du signal de détresse est autorisée après un freinage d’urgence et lorsque la vitesse tombe à $v < [10]$ km/h, ou après un choc.

Lorsque le véhicule recommence à rouler normalement, le signal de détresse doit s’éteindre automatiquement.

La mise en action volontaire du signal de détresse doit toujours être possible, même sur les véhicules équipés d’un système automatique.»

Paragraphe 6.7.2, lire:

«6.7.2 Nombre

Deux dispositifs de la catégorie S1 ou S2 et un dispositif de la catégorie S3 sur toutes les catégories de véhicules.

Pour signaler un freinage intense ou un freinage d'urgence, deux feux-stop supplémentaires facultatifs de la catégorie S1 ou S2 sur toutes les catégories de véhicules.»

Paragraphe 6.7.7, lire:

«6.7.7 Branchement électrique»

Ajouter les nouveaux paragraphes 6.7.7.1 à 6.7.7.4, ainsi conçus:

«6.7.7.1 Doit s'allumer lorsque le frein de service est actionné. Il n'est pas nécessaire cependant que les feux-stop puissent fonctionner lorsque le dispositif de mise en marche et d'arrêt du moteur est sur une position "arrêt". Les feux-stop peuvent s'allumer lors de la mise en action d'un ralentisseur ou d'un dispositif semblable.»

6.7.7.2 Le signal de freinage intense peut (?) s'allumer lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 10 km/h et que l'une au moins des conditions ci-après est remplie:

- a) La décélération est supérieure à [5] m/s²;
- b) Le système antiblocage est actionné sur plus d'une roue;
- c) Ou des conditions équivalentes sont remplies.

En cas de freinage intense:

- i) La surface de sortie de la lumière et/ou l'intensité lumineuse des feux-stop peuvent être accrues sans dépasser les limites prévues,
- ii) Ou les deux feux-stop supplémentaires facultatifs de la catégorie S1 ou S2 peuvent s'allumer.

6.7.7.3 Le signal de freinage d'urgence peut (?) s'allumer lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 10 km/h et que l'une au moins des conditions ci-après est remplie:

- a) La décélération est supérieure à 7 m/s²;
- d) Le système antiblocage est actionné sur plus d'une roue;
- e) L'intensificateur de freinage est actionné;
- f) Ou d'autres conditions équivalentes sont remplies.

En cas de freinage d'urgence les feux-stop doivent clignoter à une fréquence de 5 Hz ± 2 Hz.

6.7.7.4 Le fonctionnement clignotant et l'accroissement de la surface de sortie de la lumière et/ou de l'intensité lumineuse doivent s'actionner et se mettre hors d'action automatiquement dans les conditions précitées.»

Paragraphe 6.11.9, lire:

«6.11.9 Autres prescriptions

Dans tous les cas, la distance entre le feu de brouillard arrière et chacun des feux-stop doit être supérieure à 100 mm.

Cette prescription ne s'applique pas aux feux-stop réservés à la signalisation d'un freinage intense ou d'urgence.»

B. EXPOSÉ DES RAISONS

L'actionnement automatique du signal de détresse devrait permettre d'améliorer la sécurité routière en prévenant les télescopages.

Cette signalisation améliore la sécurité de plusieurs manières. Elle abrège le temps de réaction des conducteurs qui suivent un véhicule en attirant leur attention sur le freinage du véhicule situé en avant. En outre, l'accroissement de la surface de sortie de la lumière ou de l'intensité lumineuse des feux donne l'impression que le véhicule se rapproche rapidement du véhicule qui le précède.

L'allumage et l'extinction automatiques des feux-stop garantissent l'entrée en action immédiate du signal de freinage intense ou d'urgence et empêchent tout usage impropre.

Le couplage du système d'actionnement avec l'intensificateur de freinage ou le système antiblocage garantit la mise en action du signal de freinage d'urgence également par conditions de faible adhérence, c'est-à-dire sur les chaussées mouillées ou verglacées.

L'application d'une vitesse seuil de 10 km/h et le couplage de l'actionnement avec l'intensificateur de freinage et/ou le système antiblocage et/ou un taux de décélération de 7 m/s^2 garantissent la mise en action du signal de freinage d'urgence seulement en cas de freinage intense.

Des dispositions transitoires, qui restent à proposer, devront être incluses dans les présents amendements au Règlement.
