Commission économique pour l’Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l’harmonisation des Règlements
concernant les véhicules

168e session

Genève, 8-11 mars 2016

Point 4.9.7 de l’ordre du jour provisoire

Accord de 1958 – examen de projets d’amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRE

 Proposition de complément 18 à la série 01
d’amendements au Règlement no53 (Installation des dispositifs d’éclairage et de signalisation
lumineuse sur les véhicules de la catégorie L3)

 \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par. 105 et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d’améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

 Communication du Groupe de travail de l’éclairage
et de la signalisation lumineuse\*

 Le texte reproduit ci-après, adopté par le Groupe de travail de l’éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) à sa soixante-quatorzième session (ECE/TRANS/WP.29/GRE/74, par. 27 et 28), est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2015/39, tel que modifié par l’annexe IV du rapport sur la session, et sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2015/40, tel que modifié par le paragraphe 28 dudit rapport. Il est soumis au Forum mondial de l’harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d’administration (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2016.

*Ajouter les nouveaux paragraphes 2.32 et 2.33*,libellés comme suit :

« 2.32 “*Activation séquentielle*”, un branchement électrique au sein duquel les différentes sources lumineuses d’un feu sont interconnectées de manière à être activées dans un ordre prédéterminé.

2.33 “*Signal de freinage d’urgence*”, un signal qui indique aux 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 5.8*, modifier comme suit :

« 5.8 Sauf indications particulières, aucun feu ne doit être clignotant, sauf les feux indicateurs de direction, les feux du signal de détresse et le signal de freinage d’urgence. ».

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.8.1*,libellé comme suit :

« 5.8.1 Les caractéristiques photométriques des feux indicateurs de direction, à l’exception de ceux des catégories 5 et 6 précisées dans le Règlement no6, et celles du feu indicateur de direction précisé dans le Règlement no50, peuvent varier durant un clignotement par activation séquentielle produit conformément au paragraphe 5.6 du Règlement no6 ou au paragraphe 6.8 du Règlement no50.

 La présente disposition n’est pas applicable lorsque des feux indicateurs de direction des catégories 2a et 2b précisées dans le Règlement no6 ou de la catégorie 12 précisée dans le Règlement no50 sont utilisés en tant que signaux de freinage d’urgence, conformément au paragraphe 6.14 du présent Règlement. ».

*Paragraphe 5.13*, modifier comme suit :

« 5.13 Couleur des feux

 …

 Feu de circulation diurne : blanc

 Signal de freinage d’urgence : jaune-auto ou rouge ».

*Ajouter un nouveau paragraphe 5.15.5*, libellé comme suit :

« 5.15.5 Signal de freinage d’urgence (par. 6.14) ».

*Paragraphe 6.9.2*, modifier comme suit :

« 6.9.2 Branchements électriques

 Le signal doit être actionné par une commande distincte permettant l’alimentation simultanée de tous les indicateurs de direction. Il peut en outre se déclencher automatiquement lorsqu’un véhicule est impliqué dans une collision ou après la désactivation du signal de freinage d’urgence, comme il est spécifié au paragraphe 6.14 ci-dessous. Dans de tels cas, il peut être éteint manuellement. ».

*Ajouter un nouveau paragraphe 6.14*, libellé comme suit :

« 6.14 Signal de freinage d’urgence

6.14.1 Présence

 Facultative.

 Le signal de freinage d’urgence doit être obtenu par le fonctionnement simultané de tous les feux stop ou de tous les feux indicateurs de direction, comme il est décrit au paragraphe 6.14.7.

6.14.2 Nombre

 Voir le paragraphe 6.3.1 ou 6.4.1.

6.14.3 Disposition

 Voir le paragraphe 6.3.2 ou 6.4.2.

6.14.4 Emplacement

 Voir le paragraphe 6.3.3 ou 6.4.3.

6.14.5 Visibilité géométrique

 Voir le paragraphe 6.3.4 ou 6.4.4.

6.14.6 Orientation

 Voir le paragraphe 6.3.5 ou 6.4.5.

6.14.7 Branchements électriques

6.14.7.1 Tous les feux servant à signaler un freinage d’urgence doivent clignoter de façon synchrone à une fréquence de 4,0 ± 1,0 Hz.

6.14.7.1.1 Toutefois, si l’un quelconque de ces feux émettant vers l’arrière du véhicule utilise des sources lumineuses à incandescence, cette fréquence est de 4,0 +0,0/-1,0 Hz.

6.14.7.2 Le signal de freinage d’urgence doit fonctionner indépendamment des autres feux.

6.14.7.3 Le signal de freinage d’urgence doit s’allumer et s’éteindre automatiquement.

6.14.7.3.1 Le signal de freinage d’urgence ne doit être activé que si la vitesse du véhicule est supérieure à 50 km/h et que le système de freinage fournit le signal logique de freinage d’urgence défini dans le Règlement no78.

6.14.7.3.2 Le signal de freinage d’urgence est automatiquement désactivé si le signal logique de freinage d’urgence défini dans le Règlement no78 cesse ou si le signal de détresse est activé.

6.14.8 Témoin

 Facultatif.

6.14.9 Autres prescriptions

 Aucune. ».

*Annexe 1, ajouter un nouveau point 9.21*,libellé comme suit :

« 9.21 Signal de freinage d’urgence : oui/non2 ».