

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2002/13
29 janvier 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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)
(Quarante-huitième session, 9-12 avril 2002,
point 2.10 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS (COMPLÉMENT 8)
AU RÈGLEMENT N° 23

(Feux-marche arrière)

Communication de l'expert du Groupe de travail «Bruxelles 1952» (GTB)

Note : Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'expert du GTB en vue de permettre l'homologation de type des feux-marche arrière offrant une distance de visibilité accrue. La proposition correspondante permet d'éviter la création de deux classes de feux-marche arrière et l'utilisation des feux-brouillard arrière comme feux de recul sur les poids lourds et les remorques. Les modifications apparaissent en **gras** dans le texte.

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

A. PROPOSITION

Ajouter un nouveau paragraphe 3.6, ainsi conçu:

«3.6 Les feux fonctionnant à des tensions autres que les tensions nominales de 6 V, 12 V ou 24 V, grâce à l'utilisation d'un système d'alimentation auxiliaire, doivent porter une marque indiquant leur tension nominale secondaire si le système d'alimentation auxiliaire ne fait pas partie du dispositif.»

Paragraphe 6.3, modifier comme suit:

«6.3 L'intensité de la lumière émise dans toutes les directions où le feu peut être observé ne doit pas dépasser

300 candelas dans les directions situées dans le plan horizontal ou au-dessus de ce plan;

et, **dans les directions situées en dessous du plan horizontal:**

**600 candelas entre h-h et 5°D et
8 000 candelas en dessous de 5°D.»**

B. JUSTIFICATION

Les feux-marche arrière conformes aux prescriptions du Règlement n° 23 ont été conçus pour avertir les autres usagers de la route qu'un véhicule est en train de reculer. L'intensité de lumière émise par ces feux n'avait pas pour objet de permettre au conducteur de voir à l'arrière de son véhicule. Cela étant, les conducteurs, de poids lourds en particulier, sont de plus en plus nombreux à vouloir disposer d'un éclairage à l'arrière du véhicule lorsque celui-ci recule. La présente proposition vise à satisfaire cette demande.

En supprimant la valeur maximum en vigueur concernant l'intensité de lumière émise dans les directions situées en dessous du plan horizontal (600 candelas), les conducteurs jouiront d'une meilleure visibilité à l'arrière du véhicule. Les feux-marche arrière pourront alors être conçus de manière à assurer cette visibilité – moyennant un minimum d'adaptation pour rester dans les limites des dimensions et prix existants – sans nuire aux normes de sécurité en vigueur en matière d'éblouissement.

Une telle décision permettrait également d'harmoniser complètement les mesures photométriques prescrites dans le Règlement n° 23 avec les normes de sécurité C/FMVSS 108.

En ce qui concerne les tolérances maxima de montage sur les véhicules, précisées dans le Règlement n° 48 – soit environ $\pm 3^\circ$ – et les problèmes d'éblouissement et de réglage en hauteur, la solution la plus simple consiste à imposer une limite concernant l'angle pour la valeur maximum d'intensité lumineuse spécifiée. La valeur de 5°D a été arrêtée après examen par le GTB à la Réunion de Kyoto. L'angle correspondant offre une plus grande sécurité au niveau des tolérances d'éblouissement et de montage.
