



Conseil économique et social

Distr. générale
9 avril 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Cent cinquante et unième session

Genève, 22-25 juin 2010

Point 4.2.16 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants**

Proposition de complément 6 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

Communication du Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)*

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) à sa soixante-troisième session. Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/2010/23 tel qu'il a été modifié par le document informel GRE-63-11. Il est présenté pour examen au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) (ECE/TRANS/WP.29/GRE/63).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

Paragraphe 2.7.17, modifier comme suit:

«2.7.17 “*Marquage à grande visibilité*”, un dispositif destiné à accroître la visibilité d’un véhicule vu de côté ou de l’arrière (ou dans le cas d’une remorque, de l’avant également), grâce à la réflexion de la lumière émanant d’une source lumineuse non reliée à ce véhicule, pour un observateur placé près de ladite source;».

Ajouter le nouveau paragraphe 2.33, libellé comme suit:

«2.33 “*Signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière (RECAS)*”, un signal automatique émis par le véhicule aval à l’intention du véhicule amont afin de l’avertir qu’il doit agir de toute urgence pour éviter une collision.».

Paragraphes 5.11 à 5.11.2, modifier comme suit:

«5.11 Les branchements électriques doivent être tels que les feux de position avant et arrière, les feux d’encombrement (si le véhicule en est équipé), les feux de position latéraux (si le véhicule en est équipé) et le dispositif d’éclairage de la plaque d’immatriculation arrière ne puissent être allumés et éteints que simultanément.

5.11.1 Cette condition ne s’applique pas:

5.11.1.1 lorsque les feux de position avant et arrière, ainsi que les feux de position latéraux, s’ils sont combinés ou incorporés mutuellement avec les premiers, utilisés comme feux de stationnement, sont allumés; ou

5.11.1.2 lorsque les feux de position latéraux clignotent en même temps que les indicateurs de direction ou».

Les paragraphes 5.11.3 et 5.11.4 (anciens) deviennent les paragraphes 5.11.2 et 5.11.3.

Paragraphe 5.15, modifier comme suit:

«5.15 Les couleurs de la lumière émise par les feux sont les suivantes:

...

feux de freinage d’urgence: jaune-auto ou rouge

signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière: jaune-auto

dispositif d’éclairage de la plaque d’immatriculation arrière: blanc

...

Marquage à grande visibilité: blanc à l’avant;

blanc ou jaune sur le côté;

rouge ou jaune à l’arrière 9/

...».

Paragraphe 6.1.9.1, modifier comme suit:

«6.1.9.1 L’intensité maximale totale des feux de route pouvant être allumés simultanément ne doit pas dépasser 430 000 cd, soit une valeur de référence de 100.».

Paragraphe 6.3.6.1.2.2, modifier comme suit:

«6.3.6.1.2.2 Selon la hauteur ... doit avoir la (les) valeur(s) suivante(s):

$h \leq 0,8$

Limites:	entre -1,0 % et -3,0 %
Orientation initiale:	entre -1,5 % et -2,0 %
$h > 0,8$	
Limites:	entre -1,5 % et -3,5 %
Orientation initiale:	entre -2,0 % et -2,5 % .».

Paragraphe 6.13.1, modifier comme suit:

«6.13.1 *Présence*

Dispositifs des catégories A ou AM (visibles de l'avant) et dispositifs des catégories R, R1, R2, RM1 ou RM2 (visibles de l'arrière):

Obligatoire sur les véhicules d'une largeur supérieure à 2,10 m. Facultative sur les véhicules dont la largeur est comprise entre 1,80 et 2,10 m. Sur les châssis-cabines, les feux d'encombrement arrière sont facultatifs.».

Paragraphe 6.19.7.1, modifier comme suit:

«6.19.7.1 Les feux de circulation diurne doivent s'allumer automatiquement lorsque le dispositif qui commande le démarrage et/ou l'arrêt du moteur (système de propulsion) se trouve dans une position qui permette au moteur (système de propulsion) de fonctionner. Toutefois, les feux de circulation diurne peuvent rester éteints dans les cas suivants:

6.19.7.1.1 la commande de transmission automatique est en position "stationnement";
ou

6.19.7.1.2 le frein de stationnement est serré; ou

6.19.7.1.3 après chaque actionnement manuel du système de propulsion à condition que le véhicule n'ait pas encore roulé.

6.19.7.2 Les feux de circulation diurne peuvent être éteints manuellement lorsque la vitesse du véhicule ne dépasse pas 10 km/h à condition, d'une part, qu'ils s'allument automatiquement lorsque la vitesse du véhicule dépasse 10 km/h ou lorsque le véhicule a parcouru plus de 100 m et, d'autre part, qu'ils restent allumés jusqu'à ce qu'ils soient délibérément éteints de nouveau.

6.19.7.3 Les feux de circulation diurne doivent s'éteindre automatiquement lorsque le dispositif qui commande le démarrage et/ou l'arrêt du moteur (système de propulsion) est placé dans une position dans laquelle le moteur (système de propulsion) ne peut fonctionner ou lorsque les feux de brouillard avant ou les projecteurs s'allument, sauf si ces derniers sont utilisés pour donner des avertissements lumineux intermittents à intervalles rapprochés. 15/

6.19.7.4 Les feux mentionnés au paragraphe 5.11 ne doivent pas s'allumer lorsque les feux de circulation diurne sont allumés.».

Les paragraphes 6.19.7.2 et 6.19.7.3 (anciens) deviennent les paragraphes 6.19.7.5 et 6.19.7.6.

Paragraphes 6.21.1.3 à 6.21.1.3.2, modifier comme suit:

«6.21.1.3 Facultative:

6.21.1.3.1 à l'arrière et sur le côté:

sur toutes les autres catégories de véhicules non spécifiées par ailleurs aux paragraphes 6.21.1.1 et 6.21.1.2 ci-dessus, y compris la cabine des tracteurs de semi-remorques et celle des châssis-cabines.

un marquage de gabarit partiel ou intégral peut être appliqué en lieu et place d'un marquage linéaire obligatoire, et un marquage de gabarit intégral peut être appliqué en lieu et place d'un marquage de gabarit partiel obligatoire.

6.21.1.3.2 à l'avant:

marquage linéaire sur les véhicules des catégories O₂, O₃ et O₄.

il est permis de ne pas appliquer un marquage de gabarit partiel ou intégral à l'avant.».

Paragraphe 6.21.5.1, modifier comme suit:

«6.21.5.1 Pour les marquages à grande visibilité arrière et avant (voir l'annexe 11, fig. 1a et 1b), le plan d'observation est perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule, situé à 25 m de l'extrémité du véhicule et limité:».

Paragraphe 6.21.6.2, modifier comme suit:

«6.21.6.2 À l'arrière et à l'avant:

...».

Paragraphe 6.22.9.3, modifier comme suit:

«6.22.9.3 L'intensité maximale totale des unités d'éclairage pouvant être mise sous tension simultanément pour produire les faisceaux de route ou leurs modes, le cas échéant, ne doit pas dépasser 430 000 cd, soit une valeur de référence de 100.

Cette intensité maximale est obtenue en additionnant les marques de référence individuelles indiquées sur les unités d'installation utilisées simultanément pour produire le faisceau de route.

...».

Ajouter les nouveaux paragraphes 6.25 à 6.25.8, ainsi conçus:

«6.25 SIGNAL AVERTISSEUR DE RISQUE DE COLLISION FRONTO-ARRIÈRE

6.25.1 Présence

Facultative

Le signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière est donné par le fonctionnement simultané de tous les indicateurs de direction installés comme indiqué au paragraphe 6.25.7.

6.25.2 Nombre

Voir le paragraphe 6.5.2.

6.25.3 Disposition

Voir le paragraphe 6.5.3.

6.25.4 Position

Voir le paragraphe 6.5.4.

- 6.25.5 Visibilité géométrique
Voir le paragraphe 6.5.5.
- 6.25.6 Orientation
Voir le paragraphe 6.5.6.
- 6.25.7 Branchements électriques. La conformité avec ces prescriptions doit être prouvée par le demandeur à l'aide d'une simulation ou de tout autre moyen de vérification agréé par le service technique responsable de l'homologation de type.
- 6.25.7.1 Tous les feux du signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière doivent clignoter en phase à une fréquence de $4,0 \pm 1,0$ Hz.
- 6.25.7.1.1 Toutefois, si l'un quelconque des feux du signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière émettant vers l'arrière du véhicule utilise des sources lumineuses à incandescence, cette fréquence doit être de $4,0 + 0,0/-1,0$ Hz.
- 6.25.7.2 Le signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière doit fonctionner indépendamment des autres feux.
- 6.25.7.3 Le signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière doit être activé et désactivé automatiquement.
- 6.25.7.4 Le signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière ne doit pas être activé si les indicateurs de direction, le signal de détresse ou le signal de freinage d'urgence sont activés.
- 6.25.7.5 Le signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière ne peut être activé que dans les conditions suivantes:

V_r	Activation
$V_r > 30$ km/h	$TTC \leq 1,4$
$V_r \leq 30$ km/h	$TTC \leq 1,4 / 30 \times V_r$

“ V_r (vitesse relative)”: différence entre la vitesse du véhicule équipé d'un signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière et la vitesse du véhicule qui le suit sur la même voie.

“TTC (temps restant avant la collision)”: valeur estimée du temps qui s'écoulera jusqu'à ce que le véhicule équipé du signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière soit percuté par le véhicule qui le suit, dans l'hypothèse où la vitesse relative au moment de l'estimation reste constante.

- 6.25.7.6 Le temps de fonctionnement du signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière ne doit pas dépasser trois secondes.
- 6.25.8 Témoin
Facultatif.».

Annexe 9, paragraphes 1.3 à 1.3.2, modifier comme suit:

- «1.3 Orientation des feux de croisement et des feux de brouillard avant de la classe “F3” vers l'avant
- 1.3.1 Inclinaison initiale vers le bas

La valeur initiale de l'inclinaison vers le bas de la coupure du feu de croisement et des feux de brouillard avant de la classe "F3" doit être réglée sur le chiffre indiqué sur la plaque, ainsi qu'il est prescrit et démontré dans l'annexe 7.

Le fabricant peut aussi ... au paragraphe 4.1 de celle-ci.

1.3.2 Variation de l'inclinaison en fonction de la charge

La variation de l'inclinaison vers le bas du feu de croisement en fonction de la charge spécifiée dans le présent paragraphe doit rester comprise entre:

0,2 % et 2,8 %, si la hauteur des projecteurs est inférieure à 0,8 m;

0,2 % et 2,8 %, si la hauteur des projecteurs est supérieure ou égale à 0,8 m et inférieure ou égale à 1,0 m; ou

0,7 % à 3,3 % (en fonction de l'orientation choisie par le fabricant au moment de l'homologation);

0,7 % et 3,3 %, si la hauteur des projecteurs est supérieure à 1 m et inférieure ou égale à 1,2 m;

1,2 % et 3,8 %, si la hauteur des projecteurs est supérieure à 1,2 m.

Pour les feux de brouillard avant de la classe "F3" munis d'une ou de plusieurs sources lumineuses dont le flux lumineux objectif total dépasse 2 000 lumen, la variation de l'inclinaison vers le bas en fonction de la charge spécifiée dans le présent paragraphe doit rester comprise entre:

0,7 % et 3,3 %, si la hauteur des feux de brouillard avant est inférieure ou égale à 0,8 m;

1,2 % et 3,8 %, si la hauteur des feux de brouillard avant est supérieure à 0,8 m.

Les états de charge à utiliser seront les suivants, comme indiqué à l'annexe 5 du présent Règlement, pour tous les systèmes réglés en conséquence.».

Annexe 11, modifier les figures comme suit:

«Figure 1a: Arrière

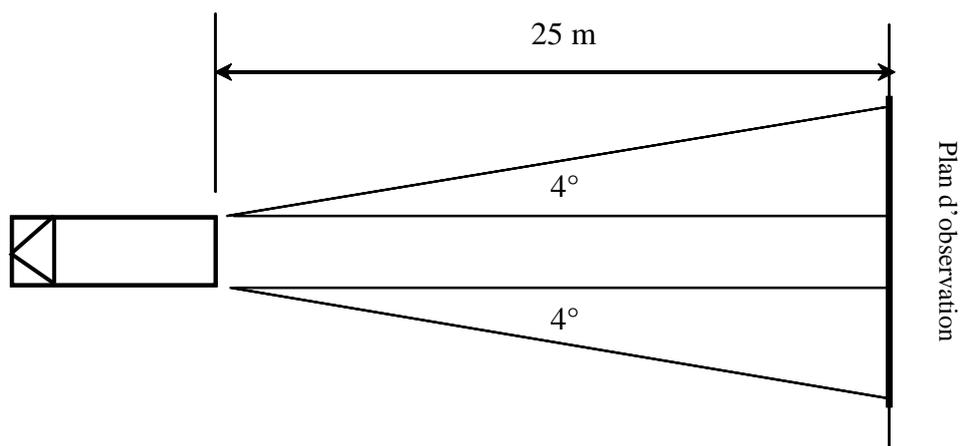


Figure 1b: Avant (remorques uniquement)

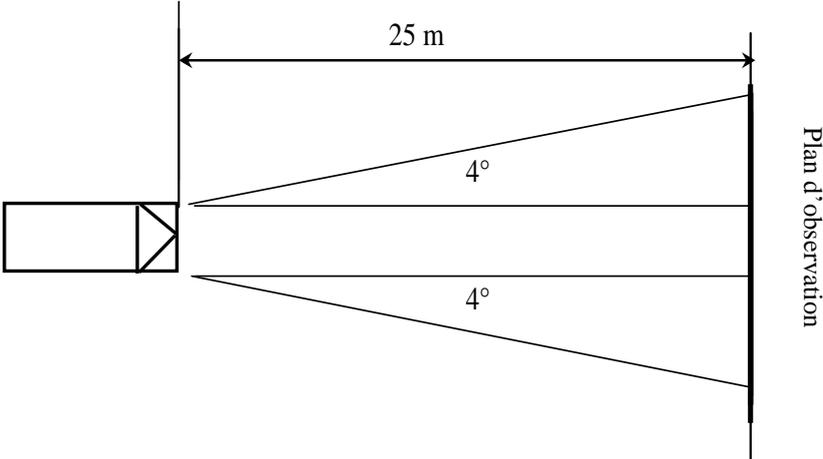
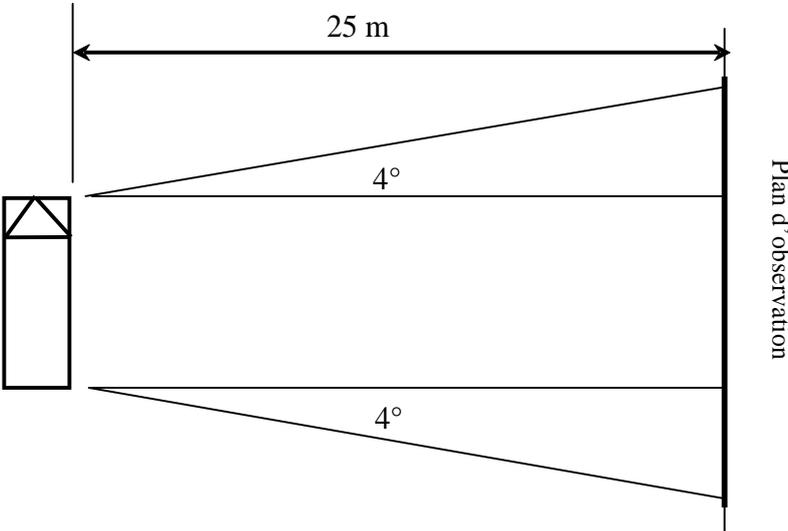


Figure 2: Côté



>