

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2001/40  
19 juillet 2001

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-septième session, 1<sup>er</sup>-5 octobre 2001,  
point 1.4 de l'ordre du jour)

### **PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 48**

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

Communication de l'expert de l'Organisation internationale  
des constructeurs d'automobiles (OICA)

Note: Le texte reproduit ci-dessous, établi par l'expert de l'OICA, vise à supprimer du Règlement les dispositions qui stipulent que les feux arrière facultatifs (c'est-à-dire les feux-indicateurs de direction, les feux stop et les feux-position) doivent se trouver à au moins 600 mm, mesurés dans un plan vertical, des feux obligatoires.

---

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

GE.01-22809 (F)

## A. PROPOSITION

Paragraphe 6.5.4.2.4, en ce qui concerne les feux-indicateurs de direction arrière, modifier comme suit:

«6.5.4.2.4 Si des feux facultatifs sont installés, ils doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.»

Paragraphe 6.7.4.2.1, en ce qui concerne les feux stop, modifier comme suit:

«6.7.4.2.1 Pour les dispositifs des catégories S1 ou S2: au-dessus du sol, minimum 350 mm, maximum 1 500 mm (maximum 2 100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter les 1 500 mm fixés ci-dessus et si des feux facultatifs ne sont pas installés. Si des feux facultatifs sont installés, ils doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule).»

Paragraphe 6.10.4.2 En ce qui concerne les feux-position arrière, modifier comme suit:

«6.10.4.2 En hauteur: au-dessus du sol: minimum 350 mm, maximum 1 500 mm (maximum 2 100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter les 1 500 mm fixés ci-dessus et si des feux facultatifs ne sont pas installés. Si des feux facultatifs sont installés, ils doivent être symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule).»

\* \* \*

## B. MOTIFS

La possibilité d'installer des feux-indicateurs de direction, des feux stop et des feux-position complémentaires à l'arrière de certains véhicules a été introduite dans le complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 48 (voir la Révision 2 du Règlement ou le document TRANS/WP.29/698).

Comme nous l'avons déjà signalé, des feux de signalisation arrière complémentaires sont installés sur les poids lourds et les remorques dans certains pays européens. Jusqu'à présent, cette pratique n'a jamais été considérée comme un risque pour la sécurité routière. Au contraire, celle-ci renforcera sans aucun doute la sécurité des véhicules dont les feux arrière sont sales voire cassés. En outre, une telle pratique permettrait le remplacement d'une source lumineuse en un lieu plus adapté à la réparation que le bord de la route.

L'initiative visant à autoriser l'installation de feux de signalisation complémentaires sur certains véhicules des catégories N et O (TRANS/WP.29/698) était surtout destinée à légaliser une pratique déjà bien répandue et touchant un grand nombre de véhicules circulant en Europe.

Toutefois, l'adjonction d'une prescription prévoyant une distance minimale de 600 mm entre les feux de signalisation complémentaires et les feux obligatoires risque de compromettre cette initiative. En effet, en raison d'autres exigences de dimensions relatives à l'installation des feux arrière, il est très peu probable que l'on puisse installer des feux arrière complémentaires à cette distance des feux obligatoires.

On doit également avoir présent à l'esprit que les poids lourds ou les remorques concernés peuvent présenter un porte-à-faux arrière important, pouvant atteindre voire dépasser trois mètres. À cela s'ajoute la nécessité d'obtenir un angle de fuite réaliste à l'arrière du véhicule, ce qui réduit encore plus la zone disponible pour l'installation de feux arrière complémentaires sur ces catégories de véhicule.

La diversité des carrosseries utilisées sur les véhicules lourds est un autre facteur important. Contrairement aux autobus par exemple, la plupart des camions et des remorques possèdent une structure arrière verticale rigide se prêtant au montage de feux arrière, qui est limitée. En conséquence, sur de nombreux types de carrosserie, la zone disponible pour l'installation de feux arrière complémentaires, risque d'être insuffisante si en plus la distance de séparation est d'au moins 600 mm.

En conclusion, la proposition de l'OICA visant à justifier la suppression d'une telle prescription additionnelle s'impose comme allant de soi.

-----