

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/2001/8  
17 janvier 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 des dispositions générales de sécurité (GRSG)  
(Quatre-vingtième session, 2-6 avril 2001,  
point 6 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT No 43  
(Vitrages de sécurité)

Transmis par l'expert de l'Association européenne  
des fournisseurs de l'automobile (CLEPA)

Note : Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'expert de la CLEPA dans le but de modifier la proposition du document TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1 auquel il se réfère. Ce document est fondé sur un document distribué sans cote (document informel No 13) au cours de la soixante-dix-neuvième session (TRANS/WP.29/GRSG/58, par. 49).

---

Note : Le présent document est distribué uniquement aux experts des dispositions générales de sécurité.

GE.01-20230 (F)

## A. PROPOSITION

Paragraphe 2.18.2, modifier comme suit :

"2.18.1 'Autres vitrages de sécurité nécessaires à la vision du conducteur', tous les vitrages dans le champ de vision vers l'arrière du conducteur lorsque le véhicule est muni d'un rétroviseur intérieur et d'un seul rétroviseur extérieur."

Paragraphe 5.5.2, modifier comme suit :

"5.5.2 V : s'il s'agit d'un vitrage autre qu'un pare-brise visé par les dispositions du paragraphe 9.1.4.2 de l'annexe 3."

Annexe 2A, supprimer le premier exemple.

Annexe 21,

Paragraphe 4.2.1.2, modifier comme suit :

"... mentionné aux paragraphes 5.5.5 et 5.5.7 du présent Règlement;"

Paragraphe 4.2.2, modifier comme suit :

"4.2.2 Autres vitrages de sécurité nécessaires à la vision du conducteur"

Paragraphe 4.2.2.1, modifier comme suit :

"4.2.2.1 Le vitrage de sécurité défini au paragraphe 2.18.2 du présent Règlement doit avoir un facteur de transmission de la lumière d'au moins 70 %;"

Paragraphe 4.2.2.2, supprimer.

Paragraphe 4.2.2.3, modifier comme suit :

"4.2.2.3 Les vitrages de sécurité en plastique doivent porter les symboles complémentaires définis aux paragraphes 5.5.5 et 5.5.7 du présent Règlement."

Paragraphe 4.2.3.1, modifier comme suit :

"4.2.3.1 Le vitrage de sécurité non couvert par les définitions des paragraphes 2.18.1 et 2.18.2 du présent Règlement doit porter le symbole complémentaire indiqué au paragraphe 5.5.2 du présent Règlement."

Paragraphes 4.2.3.2.1, 4.2.3.3 et 4.2.4, supprimer.

Ajouter un nouveau paragraphe 4.2.3.2, libellé comme suit :

"4.2.3.2 Dans le cas de vitrages en plastique les dispositions des paragraphes 4.2.1.2 et 4.2.2.2 (note : il s'agit du nouveau paragraphe 4.2.2.2) de la présente annexe ne s'appliquent pas aux véhicules ou emplacements de vitres suivants :

- a) Autocaravanes
- b) Remorques y compris les caravanes
- c) Toits vitrés".

Paragraphe 4.3.2, supprimer.

\* \* \*

## **B. JUSTIFICATION**

À la suite de discussions avec l'OICA, la CLEPA propose d'apporter les modifications ci-dessus au document TRANS/WP.29/GRSG/1999/12/Rev.1.

Ce dernier document transmis par les experts du Royaume-Uni et de la Belgique comprend une proposition visant à introduire une limite inférieure de transmission de la lumière pour les vitrages situés derrière le conducteur. Actuellement, dans tous les pays appliquant le Règlement No 43, il est d'usage d'homologuer et de permettre d'utiliser un vitrage plus sombre derrière le montant B sans limite inférieure pour la transmission de la lumière à condition que les prescriptions relatives au champ de vision vers l'arrière figurant dans le Règlement No 46 soient satisfaites avec deux rétroviseurs extérieurs latéraux.

Dans la proposition, aucune donnée, telle que les statistiques d'accidents, n'a été citée pour justifier la nécessité d'adopter une limite inférieure de la transmission de la lumière de [30 %] pour ce vitrage.

L'industrie européenne du verre a mis au point une gamme de vitrages plus sombres afin de répondre aux demandes des constructeurs de véhicules à moteur qui souhaitaient des vitrages avec :

- un meilleur filtrage de la lumière solaire,
- une transmission réduite des rayons ultraviolets.

Le filtrage de la lumière solaire est un facteur important lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins de climatisation d'un grand nombre de véhicules à moteur, notamment en ce qui concerne l'énergie requise par les climatiseurs. L'on prend aussi de plus en plus conscience de l'action néfaste des rayonnements ultraviolets sur la peau humaine et de leurs effets sur la dégradation des garnitures.

L'adoption d'une limite inférieure de [30 %] réduirait les avantages offerts par un vitrage filtrant plus sombre. La CLEPA a déjà soumis dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/24 ses observations sur la précédente proposition du Royaume-Uni TRANS/WP.29/GRSG/1999/12 et a fait part de ses préoccupations lorsque le document a été brièvement examiné à la soixante-dix-huitième session du GRSG, en avril 2000.

En ce qui concerne le paragraphe 5.5.2 :

Sous sa forme actuelle dans le complément No 4.

L'Annexe 2A :

Sans objet si aucune limite inférieure n'est spécifiée.

L'Annexe 21, paragraphes 4.2.3.2.1, 4.2.3.3 et 4.2.4:

Déjà couverts par le paragraphe 4.2.3.1.

Additif (pour information) :

Rapport entre la transmission de la lumière et le filtrage de la lumière solaire

Le graphique ci-dessous montre comment le pouvoir filtrant des vitrages absorbant la chaleur augmente à mesure que le facteur de transmission de la lumière diminue. Dans le graphique :

**La transmission directe de la chaleur solaire** est le pourcentage de l'énergie solaire passant directement à l'intérieur du véhicule.

**La transmission totale de la chaleur solaire** est la somme de la transmission directe et de la fraction de la chaleur absorbée par le verre et renvoyée à l'intérieur du véhicule.

**La transmission UV** est le pourcentage de l'énergie solaire transmis dans la gamme ultraviolette 230 à 380 nm.

### Propriétés filtrantes des vitrages automobiles absorbant la chaleur

