



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE  
TRANS/WP.29/GRE/2004/34  
26 juillet 2004  
FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS  
ANGLAIS et FRANÇAIS SEULEMENT

---

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)  
(Cinquante-troisième session, 4-8 octobre 2004,  
point 14.2 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 48

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

Communication de l'expert du Japon

Note: Le texte ci-après, établi par l'expert du Japon, vise à modifier les dispositions du document TRANS/WP.29/GRE/2004/28 relatives à la hauteur de montage, en modes classes V et E. La présente proposition reprend en les combinant les documents informels n<sup>os</sup> 10 et 14 présentés respectivement par le Japon aux deuxième et cinquième réunions informelles GRE/AFS. Les modifications qui ont été apportées au document susmentionné apparaissent en caractères **gras**.

---

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

## A. PROPOSITION

Paragraphe 6.22.4.1.3, modifier comme suit:

«6.22.4.1.3 Aucune des unités d'éclairage supplémentaires décrites au paragraphe 6.22.4.1.2 ci-dessus ne doit être placée à moins de 250 mm (F sur la figure) ni à plus de ~~1200 mm~~ **950 mm** (G sur la figure) du sol;»

Paragraphe 6.22.7.4.2, modifier comme suit:

«6.22.7.4.2 Le ou les modes de la classe V du faisceau de croisement ne peuvent fonctionner que si une ou plusieurs des conditions ci-dessous sont automatiquement détectées (c'est le signal V qui s'applique):

- a) Conduite en agglomération à une vitesse ne dépassant pas ~~80~~ **60** km/h;
- b) Conduite sur une route éclairée à une vitesse ne dépassant pas ~~80~~ **60** km/h;
- c) Luminance du revêtement de la route égale à 1 cd/m<sup>2</sup> et/ou éclairage horizontal de la route constamment supérieur à 10 lx;
- d) Vitesse du véhicule inférieure ou égale à 50 km/h.»

Paragraphe 6.22.7.4.3, modifier comme suit:

«6.22.7.4.3 Le ou les modes de la classe E du faisceau de croisement ne doivent pas pouvoir fonctionner sauf si la vitesse du véhicule dépasse 70 km/h et ~~qu'une ou plusieurs des conditions ci-dessous~~ **et que des caractéristiques correspondant à celles d'une autoroute 8/** sont automatiquement détectées:»

Note 8/, modifier comme suit:

«8/ Les deux sens de circulation étant séparés soit par un obstacle physique soit par l'aménagement d'un terre-plein central suffisamment large **pour éviter l'éblouissement excessif que les projecteurs des véhicules circulant en sens inverse sont susceptibles de provoquer.**»

Paragraphe 6.22.7.4.5 i), modifier comme suit (en insérant une note 10/):

«6.22.7.4.5 i) Un mouvement horizontal ..... supérieures à 100 fois la hauteur de montage de l'unité d'éclairage considérée; **10/**»

Insérer une nouvelle note, libellée comme suit:

«**10/ La présente disposition ne s'applique pas au mode d'éclairage en virage du feu de croisement.**»

\* \* \*

## **B. JUSTIFICATION**

### Paragraphe 6.22.4.1.3

Le Règlement technique mondial (rtm) propose la valeur de 950 mm comme hauteur de montage maximale du feu de croisement. Cette valeur semble appropriée pour éviter tout éblouissement excessif des conducteurs des véhicules précédents, 1 200 mm étant une valeur trop élevée.

### Paragraphe 6.22.7.4.2

Les alinéas a) et b) mentionnent la détection d'une agglomération et/ou d'une route éclairée, mais aucune valeur quantitative n'est donnée pour la luminance de l'environnement. Dans une telle situation, le fonctionnement en mode classe V du véhicule roulant à une vitesse de 80 km/h est très dangereux car l'éclairage avant de la classe V est alors limité (seulement 6 lux au minimum au niveau du point 50R). Il conviendrait donc de réduire la vitesse des véhicules de 80 km/h à 60 km/h.

### Paragraphe 6.22.7.4.3

Ce paragraphe fait état d'une vitesse de 110 km/h, mais la détection de caractéristiques correspondant à celle d'une autoroute est nécessaire pour le mode de la classe E car il est possible de circuler sur une route ordinaire à plus de 110 km/h. Inversement, s'il est possible de détecter les caractéristiques d'une autoroute, le fonctionnement en mode classe E ne pose pas de problème pour un véhicule roulant à 70 km/h. L'alinéa b est donc inutile et peut être supprimé.

En outre, comme le montrent les photographies ci-après, certaines autoroutes japonaises ne sont équipées que de séparations de faible hauteur entre les deux sens de circulation et sont dépourvues de structures anti-éblouissement. En d'autres termes, les véhicules circulant sur ces autoroutes roulent dans les mêmes conditions que sur route ordinaire. On devrait alors éviter d'utiliser le mode classe E du feu de croisement, qui est moins restrictif du point de vue de l'éblouissement des automobilistes arrivant en sens inverse. C'est la raison pour laquelle le Japon propose également de modifier la note 8/.

### Paragraphe 6.22.7.4.5 i)

La disposition relative aux 100 fois visait à l'origine à élargir de manière appropriée l'angle d'éclairage en virage sans provoquer d'éblouissement excessif de l'automobiliste arrivant en sens inverse. Sur autoroute, le conducteur tend à préférer un éclairage vers l'avant de la chaussée sur une longue distance, car il roule à grande vitesse. Lorsqu'il aborde un virage sur autoroute, il semblerait qu'il préfère disposer d'un angle d'éclairage en virage un peu plus important pour mieux voir au loin. En outre, les autoroutes sont généralement équipées de structures anti-éblouissement, qui empêchent tout éblouissement excessif des automobilistes circulant sur la voie de circulation inverse. Dans le cas de la conduite sur autoroute, la présente disposition est donc inutile. Sa suppression n'empêcherait pas de réaliser, dans les conditions de conduite sur autoroute, un angle d'éclairage en virage approprié pour les automobilistes.

Étude des terre-pleins centraux d'autoroute

**1. Zone limitée à 60 km/h**



Autoroute urbaine de Tokyo

**2. Zone limitée à 70 km/h**



Autoroute Futtsu-Tateyama

**3. Zone limitée à 80 km/h**



Autoroute de Chuo



Autoroute Chiba-Togane



Pont autoroutier traversant la baie de Tokyo  
(aqualine)



Périphérique extérieur de Tokyo



Autoroute urbaine côtière de Tokyo

**4. Zone limitée à 100 km/h**



Autoroute de Joban



Autoroute de Chuo

-----