



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2004/35
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 14.1 de l'ordre du jour)

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENT AU NOUVEAU PROJET
DE RÈGLEMENT:

DISPOSITIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES SYSTÈMES
ADAPTATIFS D'ÉCLAIRAGE AVANT (AFS) POUR VÉHICULES À MOTEUR

Communication de l'expert du Japon

Note: Le texte ci-après, établi par l'expert du Japon, vise à modifier, entre autres, les prescriptions techniques relatives au témoin de défaillance et la disposition relative aux panes du document TRANS/WP.29/GRE/2004/27, communiqué par l'expert du Groupe informel des systèmes adaptatifs d'éclairage avant (AFS). Il est fondé sur un document sans cote (document informel GRE-52-22) distribué lors de la cinquante-deuxième session du GRE. 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.

GE.04-22633 (F) 080904 130904

A. PROPOSITION

Paragraphe 5.9, modifier comme suit:

- «5.9 Pour satisfaire aux dispositions pertinentes du Règlement n° 48, le système doit être réalisé de manière à produire, s'il y a défaillance d'une source lumineuse, un signal de défaillance,
- a) **Dans le cas où le fonctionnement du faisceau-croisement de la classe C (normal) est assuré par plus de deux sources lumineuses (par véhicule), si une ou plusieurs sources lumineuses défaillantes ne satisfont pas à la prescription photométrique applicable au faisceau-croisement de la classe C; ou**
 - b) **Dans le cas où il se produit une défaillance, autre que celle de la ou des sources lumineuses indiquée ci-dessus, entraînant le non-respect de la prescription photométrique applicable au faisceau-croisement de la classe C (le système ne peut pas repasser en faisceau-croisement de la classe C).».**

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

- «5.9.1 **En cas de défaillance, l'éclairement fourni par le feu-croisement dans la zone IIIb ne doit pas dépasser 1,5 lx; en outre, s'agissant du faisceau-croisement et/ou du faisceau-route, un éclairement minimum d'au moins 5 lx doit être temporairement assuré au point d'essai 25V (ligne VV, D 75 cm).».**

Paragraphe 5.7.2, modifier comme suit:

- «5.7.2 Qu'il se mette toujours soit en faisceau de croisement soit en faisceau de route, sans possibilité **d'arrêt entre deux positions** ~~de maintien dans un état intermédiaire ou indéfini; si cette condition ne peut être satisfaite, cet état doit être régi par les dispositions conformes au paragraphe 5.7.3 ci-dessous;~~».

Paragraphe 5.7.3, supprimer.

* * *

B. JUSTIFICATION

Le paragraphe 5.9 impose la présence d'un système de surveillance des sources lumineuses, ce qui, en l'occurrence, est non seulement important, mais nécessaire. Néanmoins, le faisceau-croisement actuel repose sur deux unités d'éclairage disposées de part et d'autre du véhicule, sans qu'aucun système de surveillance ne soit requis. Si l'une des sources lumineuses sur un côté du véhicule s'éteint accidentellement, le conducteur peut facilement s'en apercevoir, ce qui rend tout système de surveillance inutile. Par conséquent, si le système AFS ne possède qu'une unité d'éclairage sur chacun des côtés du véhicule, le système de surveillance ne présente aucune utilité. Le Japon estime donc qu'il convient de modifier le paragraphe 5.9, comme indiqué ci-dessus.

Pour ce qui est du témoin de défaillance, il convient de s'intéresser non seulement à la défaillance de la ou des sources lumineuses, mais aussi à toute autre défaillance électrique empêchant le changement de mode ou de classe du système AFS. Par exemple, si le système tombe en panne en mode autoroute, sans pouvoir repasser en mode normal, la présence d'un témoin de défaillance s'impose. Par conséquent, le Japon estime qu'il convient, comme indiqué ci-dessus, de s'intéresser non seulement à la défaillance de la ou des sources lumineuses, mais aussi à toute défaillance électrique empêchant le changement de mode ou de classe.

En cas de défaillance, il semble que certaines dispositions photométriques soient nécessaires. Il faudrait prendre en considération la disposition relative aux pannes des systèmes AFS sur voie rapide dans les Règlements n^{os} 98 et 112 actuels. En cas de défaillance, les prescriptions photométriques sont de 1,5 lx au maximum dans la zone III et 5 lx au minimum au point 25V. La même disposition est nécessaire pour les systèmes AFS. Pour ce faire, le Japon propose d'ajouter un nouveau paragraphe 5.9.1.

Le paragraphe 5.7 traite de la sûreté en cas de défaillance du dispositif mécanique de basculement entre feu-route et feu-croisement, et non de la sûreté en cas de défaillance des systèmes AFS. Si l'on ajoute un nouveau paragraphe 5.9.1, comme indiqué ci-dessus, la disposition relative aux pannes du paragraphe 5.7.3 n'est donc plus nécessaire. En outre, il convient de modifier le paragraphe 5.7.2 et d'en supprimer la dernière partie, comme indiqué ci-dessus (comme dans les Règlements CEE n^{os} 98 et 112 actuels).
