



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/42  
3 juin 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction  
des véhicules

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

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE L'ÉCLAIRAGE ET DE LA SIGNALISATION  
LUMINEUSE (GRE) SUR SA QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

(14-16 avril 1999)

1. Le GRE a tenu sa quarante-deuxième session du 14 au 16 avril 1999, sous la présidence de M. G. Meekel (Pays-Bas). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux : Allemagne, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a participé. Des représentants du Japon ont pris part à la session en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont aussi participé aux travaux : Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Comité de liaison de la construction d'équipements et de pièces automobiles (CLEPA), Groupe de travail "Bruxelles 1952" (GTB), Commission électrotechnique internationale (CEI).

2. Les documents sans cote distribués au cours de la session sont énumérés dans l'annexe 1 du présent rapport.

RÈGLEMENT No 48 - Extension

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

a) Présence de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse lors des essais d'homologation de type

Documents : TRANS/WP.29/GRE/1999/1; documents informels Nos 5, 11 et 12 selon l'annexe 1 du présent rapport

3. Le Président a invité les experts à exprimer leurs vues sur la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRE/1999/1 (section A), établie sur la base des résultats de la session précédente du GRE. Il a aussi rappelé à celui-ci qu'une autre proposition formulée par l'expert de l'Italie avait été incorporée à la section B du document ci-dessus.

4. Tous les experts étant convenus qu'une définition d'un "autre feu" était nécessaire dans le Règlement No 48, le Président a proposé de poursuivre le débat sur la base de l'autre proposition dans laquelle figurait cette définition, proposée dans le document informel No 11.

5. L'expert du Royaume-Uni a dit qu'à son avis le texte proposé était trop limitatif et il a suggéré de le modifier afin que tous les autres dispositifs puissent être montés sur un véhicule lors des essais d'homologation de type, laissant le soin à l'autorité chargée de l'homologation de juger s'ils étaient acceptables dans son pays en tant qu'autres dispositifs. À ce propos, il a présenté une proposition de définition modifiée d'un "autre feu" (document informel No 12).

6. L'expert des États-Unis d'Amérique a appuyé l'avis de l'expert du Royaume-Uni et a ajouté que les prescriptions énoncées dans le Règlement No 48 devraient être considérées comme des conditions minimales obligatoires. À son avis, pour satisfaire aux exigences des différents marchés, les constructeurs devraient être autorisés à installer d'autres feux qui pourraient néanmoins être refusés par les autorités chargées de l'homologation de type.

7. L'expert de l'Italie a fait observer que les autres feux devraient être définis d'une manière qui permette de les distinguer nettement des feux complémentaires dont l'homologation de type CEE et l'installation sont autorisées par le Règlement No 48. Il a proposé en particulier que soient uniquement considérés comme autres feux ceux qui relèvent du Règlement No 48.

8. L'expert de la France a suggéré que les autres feux ne soient pas énumérés dans le formulaire d'homologation de type et elle a exprimé ses préoccupations au sujet de l'incorporation de feux, reconnus au niveau national, dans le Règlement No 48. C'était à son avis un recul sur le plan de l'harmonisation car ceci pouvait donner lieu à une possibilité de refus d'immatriculation d'un type de véhicule homologué conformément au Règlement No 48.

9. Rappelant les réserves qu'il avait exprimées à la session précédente, l'expert de l'Allemagne prévoyait des difficultés pour les autorités nationales lors de la procédure d'homologation de type et du contrôle de la conformité de la production des véhicules équipés d'autres feux.

10. L'expert de la Commission européenne a formulé une réserve à propos de cette proposition et a invité le GRE, avant de prendre une décision définitive, à évaluer soigneusement les problèmes qui pourraient se poser aux administrations nationales lors des procédures d'homologation de type et d'immatriculation. Il a rappelé à ce sujet que les véhicules de la catégorie M1 (voitures particulières), homologués par type dans un pays de l'Union européenne selon les Directives de la CE devraient pouvoir être immatriculés dans un autre pays de l'UE sans autres contrôles. Cela signifierait que les autres feux (reconnus par le pays délivrant l'homologation de type) devraient aussi être agréés dans le pays où le véhicule devait être immatriculé.

11. L'expert de l'OICA a estimé qu'une définition de l'expression "autre dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse" serait préférable aux mots "autres feux" dans le Règlement No 48. Dans ce cas, les dispositifs rétroréfléchissants, les enseignes de taxis, les feux témoins et autres dispositifs seraient englobés dans cette définition (document informel No 5).

12. Au cours du débat qui a suivi, les textes proposés dans les documents informels Nos 11 et 12 n'ont pas permis d'aboutir à un accord. Le Président a invité le GRE à évaluer les incidences éventuelles du projet de proposition pour les procédures d'homologation de type et d'immatriculation et à en reprendre l'examen à la prochaine session.

13. Suite à l'invitation du Président, le GRE a décidé de continuer à examiner cette question à la prochaine session, sur la base d'un texte dans lequel figureraient les documents informels Nos 11 et 12 ainsi que l'amendement proposé au cours de la session (voir annexe 2 du présent rapport). Le Président a invité le GRE à se préparer à prendre une décision définitive à sa prochaine session.

b) Feux de signalisation supplémentaires pour les véhicules de grandes dimensions

Document : TRANS/WP.29/GRE/1997/10/Rev.2

14. Cette proposition a été présentée brièvement par l'expert de la France qui a expliqué qu'à la session précédente, il avait été décidé de limiter à certaines catégories de véhicules uniquement la possibilité d'installer une paire supplémentaire de feux indicateurs de direction arrière, de feux-stop et de feux-position arrière.

15. Le GRE a examiné cette proposition en détail. En ce qui concerne l'installation des feux supplémentaires, la majorité des experts est convenue qu'ils devraient être installés aussi haut que la forme de la carrosserie le permettait, mais séparés d'une distance minimale de 600 mm des feux obligatoires, afin d'améliorer la visibilité arrière du véhicule.

Les modifications suivantes ont en particulier été approuvées par la majorité des experts :

Modification générale

Dans l'ensemble du texte, remplacer les mots "autre feu" par "feu facultatif".

Paragraphe 6.5.4.1 (version anglaise) remplacer "after" par "outer".

Paragrapes 6.5.4.2.4, 6.7.4.2.1 et 6.10.4.2, lire :

"...

à une distance verticale aussi haute que la forme de la carrosserie le permet mais à au moins 600 mm au-dessus des feux obligatoires."

16. L'expert du Royaume-Uni a fait observer que des feux supplémentaires seraient aussi utiles en cas de défaillance des feux obligatoires correspondants ou lorsque ceux-ci sont masqués (par exemple, pendant une opération de chargement du véhicule). Il a donc proposé que les feux supplémentaires ne soient pas soumis inutilement à des prescriptions restrictives et que la distance minimale soit inférieure à 600 mm. À cet égard, il a formulé une réserve concernant cette proposition.

17. L'expert de l'OICA a appuyé le point de vue de l'expert du Royaume-Uni et a formulé une réserve à cette proposition. Il a rappelé au GRE qu'un écart minimum de 200 mm par rapport aux feux obligatoires avait à l'origine été envisagé et a conclu en disant qu'il ne voyait aucune nécessité d'imposer une distance plus importante pour les feux supplémentaires facultatifs.

18. En dépit de la réserve exprimée (voir par. 16 ci-dessus), le GRE a décidé de transmettre la proposition telle qu'elle avait été modifiée au cours de la session (voir par. 15 ci-dessus) au WP.29 et au Comité d'administration AC.1 aux fins d'examen par ce dernier à sa treizième session (novembre 1999) en tant que proposition de projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement No 48 (voir aussi les par. 20 et 32 ci-après).

c) Harmonisation internationale des prescriptions en matière d'installation (véhicules à quatre roues)

Documents : TRANS/SC.1/WP.29/GRE/R.146/Rev.3; TRANS/WP.29/GRE/1999/2; TRANS/WP.29/GRE/1999/6; document informel No 7 selon l'annexe 1 du présent rapport

19. L'expert de la France a présenté une proposition tendant à modifier la série 02 d'amendements au Règlement No 48 afin d'en appliquer les dispositions aux véhicules de la catégorie N1 (TRANS/WP.29/GRE/1999/2). Elle a ajouté que sa proposition était censée s'appliquer également aux feux arrière des véhicules alors que la proposition initiale de l'OICA (TRANS/WP.29/GRE/40, par. 61) ne portait que sur les feux avant.

20. Le GRE a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRE/1999/2 et a décidé de le communiquer au WP.29 et au Comité d'administration AC.1 aux fins d'examen par ce dernier à sa treizième session (novembre 1999) en tant que partie de la proposition de projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement No 48 (voir par. 18 ci-dessus et 32 ci-après).

21. Le Président a présenté le document TRANS/WP.29/GRE/1999/6 qui avait été établi par le secrétariat dans le but de tirer de la série 02 d'amendements au Règlement No 48 des prescriptions harmonisées sur l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse applicables aux véhicules des catégories M1 et N1 (TRANS/WP.29/GRE/41, par. 24). Il a exprimé le souhait que cette proposition puisse être mise au point définitivement par le GRE à sa prochaine session et adoptée par le Comité d'administration à sa quatorzième session (mars 2000) en tant que proposition de projet de Règlement No 48-H. Il a donc invité les experts à procéder à un examen approfondi de cette proposition.

22. L'expert de la France a appuyé la proposition dans son principe mais a exprimé une réserve pour étude à propos de son libellé, surtout en ce qui concerne les croquis de visibilité géométrique figurant au paragraphe 6.5 (indicateurs de direction).

23. L'expert du Japon a proposé de rendre facultative l'installation de dispositifs de nettoyage de projecteurs et de feux brouillard arrière, en fonction de la réglementation nationale, afin de tenir compte des conditions météorologiques et de circulation routière différentes dans chaque pays (document informel No 7). La majorité des membres du GRE n'a pas accepté de laisser une telle latitude dans un Règlement qui pourrait éventuellement devenir un règlement technique mondial en vertu de l'Accord du 25 juin 1998. L'expert du Japon a accepté les remarques du GRE et a décidé de reconsidérer la question avant de présenter à nouveau sa proposition.

24. L'expert des États-Unis d'Amérique a exprimé le point de vue qu'un règlement de portée mondiale ne devrait pas exiger l'installation obligatoire de certains dispositifs (feux de position latéraux par exemple) qui sont facultatifs dans d'autres pays. Il a en outre proposé qu'un règlement harmonisé autorise aussi l'installation de feux obligatoires qui ne sont pas nécessairement homologués selon des Règlements de la CEE mais qui le sont, par exemple, en vertu de normes en vigueur aux États-Unis. Il a donc exprimé une réserve au sujet de la proposition et a suggéré de supprimer du texte toutes les références à des Règlements spécifiques de la CEE.

25. L'expert du GTB a noté que certaines définitions de catégories d'indicateurs de direction, de feux-position latéraux et de feux-stop seraient nécessaires. Il a proposé d'incorporer au texte du projet de proposition un renvoi aux Règlements correspondants Nos 6, 7 et 91.

26. L'expert de l'OICA a formulé une réserve pour étude au sujet de cette proposition car il lui fallait davantage de temps pour exprimer la position officielle de son organisation. Il a aussi posé la question de savoir si un Règlement No 48-H serait véritablement souhaitable étant donné que les dispositions correspondantes avaient déjà été incorporées avec la série 02 d'amendements au Règlement No 48.

27. En ce qui concerne les prescriptions proposées dans les paragraphes 7 à 11 (du document TRANS/WP.29/GRE/1999/6), il a été décidé de les conserver dans le texte du projet de proposition qui, une fois approuvé, deviendrait un Règlement annexé à l'Accord de 1958. Le GRE a toutefois décidé que les prescriptions ci-dessus devraient être supprimées si le Règlement devenait

un règlement technique mondial à annexer à l'Accord du 25 juin 1998 (Accord mondial).

28. Le GRE a décidé de reprendre l'examen de la proposition relative au projet de Règlement No 48-H à sa prochaine session et a prié le secrétariat d'enregistrer les modifications approuvées dans le rapport (voir annexe 3 du présent rapport). Il a aussi été décidé de poursuivre l'examen de cette question sur la base du document TRANS/WP.29/GRE/1999/6 publié en anglais seulement.

29. L'expert de l'Italie a informé le GRE que le Groupe de travail de la sécurité routière (WP.1) envisageait pour plus tard des amendements éventuels à la Convention sur la circulation routière (Vienne, 1968) et il a suggéré que le GRE propose au WP.1 les amendements nécessaires afin d'harmoniser le texte de la Convention avec les dernières découvertes en matière d'éclairage des véhicules. Le Président a approuvé cette suggestion et a proposé que tous les amendements récents au Règlement No 48 approuvés par le GRE (par exemple feux complémentaires, par. 14 à 17 ci-dessus) servent de base à d'autres amendements à la Convention sur la circulation routière.

d) Définition d'un feu unique

Document : TRANS/WP.29/GRE/1999/3

30. La proposition a été présentée par l'expert de la France qui a dit qu'un feu comportant de nombreuses parties distinctes composant la plage éclairante pourrait être considéré comme un feu unique dans la mesure où certaines conditions techniques sont respectées.

31. La proposition a reçu un soutien général à l'exception de l'expert du Royaume-Uni qui a formulé une réserve pour étude au sujet de la nouvelle définition d'un "feu unique".

32. Le GRE a décidé de transmettre la proposition au WP.29 et au Comité d'administration AC.1 aux fins d'examen par ce dernier à sa treizième session (novembre 1999) en tant que partie de la proposition de projet de complément 2 à la série 02 d'amendements au Règlement No 48. Il a aussi été décidé que le GRE devrait soumettre la proposition à un dernier examen à sa prochaine session (octobre 1999).

AMENDEMENTS À DES RÈGLEMENTS DE LA CEE

a) Règlements Nos 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 et 91

Documents : TRANS/WP.29/GRE/1998/8; TRANS/WP.29/GRE/1998/17;  
TRANS/WP.29/GRE/1998/18; TRANS/WP.29/GRE/1998/20/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/1999/5  
et Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/1999/7

33. Le Président a invité les experts à exprimer leur avis définitif sur la proposition tendant à limiter la mesure de la couleur de la lumière à la zone couverte par la grille de répartition de la lumière (TRANS/WP.29/GRE/1998/8).

34. L'expert du Royaume-Uni a proposé que la couleur soit mesurée dans une zone plus vaste comprenant la totalité du champ de visibilité géométrique comme l'expert du Japon avait proposé de le faire (TRANS/WP.29/GRE/40, par. 36).
35. À la demande de l'expert de l'Italie, l'expert du GTB a informé le GRE que le problème de la couleur de la lumière était actuellement étudié par un groupe spécial qui présenterait un projet de résultats à la réunion du GTB prévue pour mai 1999. Il a promis d'informer le GRE des derniers progrès de cette étude dès que les premiers résultats seraient connus.
36. Le GRE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.
37. La proposition de l'expert du GTB visant à incorporer au Règlement No 6 une nouvelle méthode d'essai applicable aux dispositifs équipés de diode électroluminescentes (DEL) (TRANS/WP.29/GRE/1998/17) a été considérée comme annulée par le document TRANS/WP.29/GRE/1998/Rev.1 dans lequel elle avait été incorporée. Ce dernier document a fait l'objet d'une étude approfondie.
38. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRE que, dans son pays, pour les indicateurs de direction, un facteur de marche de 100 % serait exigé à la place des 50 % proposés. Il a toutefois ajouté que cette question étant encore à l'étude dans son pays, il était en mesure d'accepter la décision prise par le GRE à la majorité. L'expert du Canada a appuyé le point de vue de celui des États-Unis d'Amérique et a informé le GRE de son intention de présenter à la prochaine session un rapport sur les caractéristiques calorifiques des lampes fonctionnant en mode clignotant.
39. L'expert de la Fédération de Russie a jugé préoccupante la méthode de mesure employée pour les dispositifs fonctionnant en mode clignotant et a demandé des éclaircissements sur le texte proposé pour le paragraphe 3.3.
40. L'expert de l'Italie a rappelé que la procédure concernant les dispositifs fonctionnant en mode clignotant avait été approuvée à la dernière session du GRE et qu'à son avis il n'y avait pas lieu de la modifier. Il a ajouté qu'après 30 minutes de fonctionnement en mode clignotant, l'intensité lumineuse devrait être mesurée en fonctionnement continu.
41. Le GRE a décidé d'adopter la proposition (sur la base du document TRANS/WP.29/GRE/1998/17) avec les amendements proposés à la quarante et unième session (TRANS/WP.29/GRE/41, par. 33) et sans aucune disposition transitoire.
42. L'examen du document TRANS/WP.29/GRE/1998/20/Rev.1 s'est poursuivi avec une étude approfondie d'une proposition révisée tendant à modifier le Règlement No 6 pour autoriser une échelle de performance photométrique réduite pour les dispositifs montés à une hauteur de  $\leq 750$  mm au-dessus du sol, présentée par l'expert du CLEPA.
43. Il a été pris note des corrections de forme suivantes : Annexe 1, dans la figure concernant les catégories 5 et 6, les flèches devraient être placées plus près des indications correspondantes.

Annexe 2, rubrique 9, et

Annexe 3, légende de la figure 1, première phrase, ainsi que

Annexe 4, paragraphe 2.1.3, lire (version anglaise) :

"... height of equal to or less than ..."

Annexe 3, figure 1, la dimension du segment horizontal se trouvant au-dessus de la flèche verticale devrait seulement être indiquée comme suit : a/2.

Le texte des justifications, au dernier alinéa, devrait être libellé comme suit (version anglaise) :

"... high mounted devices are ..."

44. Le GRE a décidé de transmettre le document TRANS/WP.29/GRE/1999/20/Rev.1 tel qu'il a été modifié pendant la session (voir par. 35 ci-dessus) au WP.29 et au Comité d'administration AC.1, aux fins d'examen par ce dernier à sa treizième session (novembre 1999), en tant que proposition de projet de complément 8 à la série 01 d'amendements au Règlement No 6.

45. La proposition tendant à modifier le Règlement No 7 (TRANS/WP.29/GRE/1998/18), sur la base des amendements parallèles à ceux proposés pour le Règlement No 6 (voir par. 37 à 41), a été réexaminée par le GRE et adoptée avec les amendements approuvés à la quarante et unième session (TRANS/WP.29/GRE/41, par. 26 à 30 et annexe 2). Le GRE a toutefois décidé de ne pas transmettre cette proposition au WP.29 et au Comité d'administration AC.1 car elle devrait figurer dans la version révisée du document TRANS/WP.29/GRE/1998/21 qui doit être présentée au GRE, à sa prochaine session, par l'expert du CLEPA.

46. L'expert du CLEPA a aussi été prié de présenter à la prochaine session du GRE des versions révisées des documents TRANS/WP.29/GRE/1998/22 et TRANS/WP.29/GRE/1998/23 qui avaient été présentées lors de la quarante et unième session (TRANS/WP.29/GRE/41, par. 39).

47. L'expert du GTB a présenté une proposition de modification du Règlement No 50 (TRANS/WP.29/GRE/1999/5/Rev.1), sur la base des amendements parallèles à ceux proposés pour les Règlements Nos 6 et 7 (voir par. 37 et 45 ci-dessus). Le GRE a approuvé les modifications suivantes :

Le paragraphe 7.5, ne devrait pas être renuméroté; en conséquence l'amendement proposé dans le document TRANS/WP.29/GRE/1999/5/Rev.1 devrait être supprimé.

Le paragraphe 7.5.2 (nouveau) devient le paragraphe 7.6.

Le paragraphe 7.7.2 devient le paragraphe 7.8.2 et la référence au paragraphe 7.5.2 doit être remplacée par le paragraphe 7.6.

Le paragraphe 14 (nouveau) est à supprimer.



48. Le GRE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session en même temps que la version officielle du document informel No 2 concernant également le Règlement No 50 (voir par. 79 et 80 ci-après).

c) Règlement No 45 (Nettoie-projecteurs)

Documents : TRANS/WP.29/GRE/1997/4/Rev.1; documents informels Nos 8 et 9 selon l'annexe 1 du présent rapport.

49. L'expert du CLEPA a présenté un document informel No 8 qui complétait le document TRANS/WP.29/GRE/1997/4/Rev.1 grâce à des prescriptions supplémentaires réglementant le fonctionnement approprié des nettoie-projecteurs, afin qu'un éblouissement ne puisse pas être provoqué par des glaces de projecteur sales.

50. L'expert du Royaume-Uni a soulevé une objection au sujet du texte proposé par le CLEPA car son application ne pouvait pas assurer le nettoyage des projecteurs lorsque le nettoie-projecteurs était utilisé de jour, phares éteints. À ce sujet, il a présenté un document informel No 9 qui prescrivait également que le dispositif de nettoyage devait fonctionner quand les projecteurs étaient d'abord allumés, après que le lave-glace ait servi pour la dernière fois.

51. La majorité des experts a approuvé la proposition présentée par celui du CLEPA (document informel No 8) avec les modifications suivantes :

Paragraphe 6.5.4, remplacer le mot "commande" par "mise en route";

Paragraphe 13.3, lire :

"13.3 À compter de [48] mois après ... sur un véhicule neuf pour lequel l'homologation du type nationale ou l'homologation individuelle a été délivrée plus de [24] mois après la date ..."

52. Le GRE a décidé de communiquer la proposition modifiée au WP.29 et au Comité d'administration AC.1 aux fins d'examen par ce dernier à sa treizième session (novembre 1999), en tant que proposition de projet de complément 4 à la série 01 d'amendements au Règlement No 45.

d) Règlement No 65 (Feux spéciaux d'avertissement)

Document : TRANS/WP.29/GRE/1999/10

53. Le GRE a examiné attentivement la proposition de l'Allemagne et de la France visant à améliorer la visibilité des véhicules utilisant des feux spéciaux d'avertissement.

54. L'expert du Royaume-Uni a exprimé son inquiétude au sujet de la proposition tendant à accroître l'intensité de la lumière émise et a formulé une réserve à ce sujet. Il a ajouté que des recherches étaient en cours dans son pays pour vérifier si l'augmentation d'intensité pouvait provoquer un éblouissement et obscurcir la vision des conducteurs.

55. L'expert de la Fédération de Russie a proposé que le Règlement No 65 contienne également des prescriptions pour les feux d'avertissement clignotants rouges. Celui de la Suède a proposé que la position de montage des feux clignotants directionnels varie de 500 à 2 000 mm en hauteur. Le Président a rappelé aux experts que les prescriptions de montage avaient été rédigées en tant que directives et il a prié le secrétariat d'ajouter dans le texte de la proposition une note de bas de page appropriée précisant qu'aucun pays n'était tenu de les respecter.

56. De nombreux amendements et rectifications de forme ayant été jugés nécessaires, le GRE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et a prié le secrétariat de rédiger un texte révisé du document TRANS/WP.29/GRE/1999/10.

e) Règlement No 70 (Plaques d'identification arrière pour véhicules lourds et longs)

Documents : TRANS/WP.29/GRE/1998/2; TRANS/WP.29/GRE/1998/11;  
TRANS/WP.29/GRE/1998/15; TRANS/WP.29/GRE/1999/4

57. Le GRE a examiné la proposition présentée par l'expert du Royaume-Uni visant à ce que les plaques d'identification arrière puissent être homologuées, qu'elles soient souples ou rigides (TRANS/WP.29/GRE/1999/4). Il a été convenu, en tant que modification générale, de considérer la catégorie A comme une marque arrière rigide et la catégorie B comme une marque souple et d'inverser les références correspondantes dans tout le texte.

58. L'expert de l'Italie a rappelé que sa proposition initiale (TRANS/WP.29/GRE/1998/2) avait été présentée pour que seules des plaques rigides puissent être homologuées conformément au Règlement No 70 et non des films rétroréfléchissants (ou rétroréfléchissants/fluorescents), même montés sur une partie rigide de la carrosserie d'un véhicule. Il en concluait que la proposition de l'expert du Royaume-Uni n'était pas acceptable.

59. L'expert de l'Allemagne a appelé l'attention de ses collègues sur les altérations possibles des performances photométriques des films qui n'étaient pas soutenus par une plaque rigide. L'expert de la France a approuvé l'idée de n'autoriser que les plaques rigides dans le Règlement No 70 et il a suggéré de rendre le test de rigidité moins rigoureux.

60. Au cours du débat qui a suivi, il n'a pas été possible de parvenir à un accord sur la question de savoir s'il fallait autoriser aussi bien les plaques rigides que les plaques souples ou seulement les premières. Les experts qui ne s'étaient pas clairement exprimés à ce sujet ont été priés de prendre nettement position lors de la prochaine session du GRE.

61. Le Président a aussi appelé l'attention du GRE sur la proposition du GTB (TRANS/WP.29/GRE/1998/15) visant à élargir le champ d'application de l'annexe 15 du Règlement aux véhicules de la catégorie N<sub>2</sub> d'une masse supérieure à 7,5 tonnes en plus des véhicules de la catégorie N<sub>3</sub> et il a invité le GRE à se préparer à prendre une décision définitive à sa prochaine session.

SIMPLIFICATION DU SYSTÈME DES RÈGLEMENTS DE LA CEE RELATIFS AUX PROJECTEURS

Nouveaux projets de règlement "00" et "MH"

62. Le secrétariat a informé le GRE qu'à la cent dix-septième session du WP.29 (9-12 mars 1999), l'examen de la proposition de projet de règlement Nos "00" (TRANS/WP.29/1998/41 et Add.1) et "MH" (TRANS/WP.29/1998/42 et Add.2) avait été reporté à la prochaine session (juin 1999), le représentant de la Communauté européenne n'ayant pas encore reçu l'autorisation de voter au nom des 15 États membres de l'Union européenne.

63. Il a été convenu que le secrétariat donnerait des informations sur l'avancement des travaux au sein du WP.29 et de l'AC.1 (session de juin 1999) lors de la prochaine session du GRE.

COMPATIBILITÉ ÉLECTROMAGNÉTIQUE

Documents : TRANS/WP.29/GRE/1998/6; TRANS/WP.29/GRE/1999/9; document informel No 13 selon l'annexe 1 du présent rapport.

64. Le Président a rappelé que la section A du document TRANS/WP.29/GRE/1998/6 intitulé "Proposition relative à la série 02 d'amendements" avait déjà été examinée et adoptée à la quarantième session (TRANS/WP.29/GRE/40, par. 56). Elle devrait devenir un projet de rectificatif 2 à la série 02 d'amendements au Règlement No 10. Il a toutefois rappelé au GRE qu'aucune décision n'avait été prise concernant la communication de ce rectificatif au WP.29 et à l'AC.1.

65. En ce qui concerne la section B du même document relative au projet de complément 1 à la série 02 d'amendements au Règlement No 10, l'expert de la République tchèque a rappelé l'explication qu'il avait donnée à la quarantième session (TRANS/WP.29/GRE/40, par. 57) et a dit que cette proposition avait pour principal objet d'éliminer la zone d'essai elliptique proposée pour les motocycles et d'utiliser la même zone d'essai circulaire que pour les autres catégories de véhicules.

66. Le GRE a décidé de transmettre la proposition intégrale (TRANS/WP.29/GRE/1998/6) au WP.29 et au Comité d'administration AC.1 aux fins d'examen par ce dernier à sa treizième session (novembre 1999), en tant que projet de rectificatif 2 à la série 02 d'amendements (section A) et que projet de complément 2 à la série 02 d'amendements (section B). Il a aussi été convenu que le GRE devrait avoir la possibilité de procéder à un dernier examen de ces deux propositions à la prochaine session.

67. L'expert de la République tchèque a présenté le document TRANS/WP.29/GRE/1999/9 qui avait été rédigé dans le but d'établir une comparaison entre les prescriptions du Règlement No 10 de la CEE et celles du chapitre 8 des Directives 97/24/CE et 95/54/CE de la Communauté européenne.

68. L'expert de l'IMMA a présenté son document informel No 13 dans lequel figurait une autre comparaison entre le Règlement No 10 de la CEE et les Directives 97/24/CE et 95/54/CE de la Communauté européenne.

69. Le Président a remercié l'expert de la République tchèque de son travail de recherche et lui a demandé de préparer pour la prochaine session du GRE un document révisé incorporant au document TRANS/WP.29/GRE/1999/9 la proposition de document informel No 13, aux fins d'examen à la prochaine session. Il a aussi invité les États membres de l'Union européenne à tenir compte des résultats des travaux du GRE lorsque les directives correspondantes de la CE seraient modifiées.

QUESTIONS DIVERSES

a) Éblouissement causé par les projecteurs

70. L'expert du GTB a informé le GRE que des études concernant cette question étaient en cours et que les résultats en seraient présentés dès qu'ils seraient connus. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRE que cette question avait été étudiée dans son pays en ce qui concerne particulièrement le choix de la tension électrique maximale.

71. Le GRE a reconnu l'importance de cette question et a décidé d'en prévoir l'examen à la prochaine session.

b) Conditions générales permettant de prescrire l'installation obligatoire de dispositifs de nettoyage et de réglage automatique des projecteurs

Document : TRANS/WP.29/GRE/1998/16

72. Le GRE ne disposant pas du temps nécessaire pour procéder à un examen approfondi de cette proposition a décidé de le reporter à sa prochaine session.

c) Harmonisation des faisceaux de croisement

Document : TRANS/WP.29/GRE/1997/14

73. Le Président du GTB a dit qu'aucun complément d'informations n'avait été apporté à celles données à la quarantième session du GRE (TRANS/WP.29/GRE/40, par. 64 et 65). Il a toutefois informé le GRE que le groupe de travail spécial dénommé "Comité de coordination du GTB" poursuivait ses travaux sur cette question et que les premiers résultats devraient être présentés à la prochaine réunion du GTB (mai 1999). Il a exprimé l'espoir de pouvoir présenter une proposition au GRE à sa prochaine session.

d) Feux-stop à allumage rapide

Document : Document informel No 1 selon l'annexe 1 du présent rapport

74. Le Président du GTB a informé le GRE qu'un texte concernant les prescriptions minimales pour évaluer les avantages des nouveaux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse avait été élaboré et qu'il prévoyait de le présenter au GRE à sa prochaine session, aux fins d'examen.

75. L'expert des États-Unis d'Amérique a informé le GRE que la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) participerait à un effort international pour mettre au point un procédé d'évaluation des idées nouvelles

concernant les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules (document informel No 1).

76. Le GRE a décidé de garder cette question à son ordre du jour pour la prochaine session.

e) Règlement No 37 (Lampes à incandescence)

77. Le secrétariat a informé le GRE que le Comité d'administration (AC.1) avait adopté à sa onzième session (mars 1999) le document TRANS/WP.29/1999/10 en tant que projet de complément 18 à la série 03 d'amendements au Règlement No 37. Le document final (TRANS/WP.29/670) avait été rédigé et serait transmis prochainement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies afin d'être communiqué aux Parties contractantes au Règlement.

Document : TRANS/WP.29/1999/10

f) Règlement No 104 (Marquages rétroréfléchissants pour véhicules lourds et longs et leurs remorques)

Document : TRANS/WP.29/1999/11

78. Le secrétariat a informé le GRE que le Comité d'administration (AC.1) avait adopté à sa onzième session (mars 1999) le document TRANS/WP.29/1999/11 en tant que projet de complément 1 au Règlement No 104. Le document final (TRANS/WP.29/674) avait été élaboré et serait transmis prochainement au Secrétaire général de l'Organisation pour être communiqué aux Parties contractantes au Règlement.

g) Règlements Nos 50, 53 et 74

Documents : documents informels Nos 2, 3 et 4 selon l'annexe 1 du présent rapport

79. L'expert de l'IMMA a présenté les documents informels Nos 2, 3 et 4 visant à harmoniser les Règlements No 50, 53 et 74 avec les Directives correspondantes de l'UE ainsi qu'avec les données nouvelles concernant les Règlements Nos 4, 6 et 7. Il a ajouté que quelques propositions supplémentaires concernant les sources lumineuses multiples et l'harmonisation mondiale avaient aussi été abordées.

80. Le GRE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et a prié le secrétariat de publier les documents informels Nos 2, 3 et 4 sous des cotes officielles.

h) Éclairage des feux stop par un régulateur de vitesse adaptable

Document : document informel No 6 selon l'annexe 1 du présent rapport

81. L'expert de l'OICA a donné des renseignements sur les caractéristiques techniques du régulateur de vitesse adaptable (ACC) (document informel No 6). Il a indiqué que l'ACC maintiendrait le véhicule à la même distance de sécurité du véhicule précédent, quelle que soit la vitesse et indépendamment

des manoeuvres du conducteur. Il a aussi souligné que la définition actuelle du feu stop figurant dans le Règlement No 48 prescrivant que le feu stop ne devait fonctionner que lorsque le conducteur actionne le frein de service, l'installation de l'ACC ne serait pas autorisée. Il a donc invité le GRE à envisager des amendements possibles au Règlement No 48 afin de permettre d'utiliser la technique ACC.

82. Le GRE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et a prié le secrétariat de publier le document No 6 sous une cote officielle.

i) Couleur des lampes à incandescence homologuées conformément au Règlement No 37

Document : document informel No 10 selon l'annexe 1 du présent rapport

83. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document informel No 10 concernant une demande d'interprétation du paragraphe 3.6.1 (couleur de la lampe) du Règlement No 37. Il a dit qu'à son avis, les lampes dont la surface comportait un revêtement superficiel ne devraient pas recevoir une homologation de type puisque la couleur de la lumière serait modifiée vers l'extrémité bleue ou jaune du spectre.

84. Le GRE a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session en en faisant un point particulier de l'ordre du jour et il a prié le secrétariat de publier le document informel No 10 sous une cote officielle.

j) Hommage à M. J. White

85. M. J. White, l'expert du Canada, a informé les représentants qu'il cesserait d'assister aux réunions du GRE pour se consacrer à la recherche et aux normes d'évitement des chocs au sein de son administration. Il a rappelé ses années de collaboration et d'amitié avec le GRE et ses membres et a annoncé que son successeur serait M. Gorzkowski de la même administration.

86. Au nom du GRE, le Président a remercié M. White de sa participation active aux travaux du GRE et a fait l'éloge de ses compétences techniques. Tous les représentants ont souhaité à M. White de réussir pleinement dans son nouveau secteur de responsabilité.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

87. Pour la quarante-troisième session qui se tiendra à Lippstadt (Allemagne) du 4 au 8 octobre 1999 <sup>1</sup>, le GRE est convenu de l'ordre du jour suivant :

---

<sup>1</sup>Dans un souci d'économie, tous les documents officiels expédiés par courrier avant la session ne seront plus distribués en salle. Les délégations sont priées de bien vouloir se rendre à la réunion munies de leurs exemplaires des documents.

1. Règlement No 48 - Extension
  - 1.1 Présence de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse lors des essais d'homologation de type
  - 1.2 Harmonisation internationale des prescriptions en matière d'installation (véhicules à 4 roues)
  - 1.3 Définition d'un feu unique
2. Amendements à des Règlements de la CEE
  - 2.1 Règlements Nos 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 et 91 - couleurs prescrites
  - 2.2 Règlement No 7 (feux-position, feux-stop et feux-encombrement)
  - 2.3 Règlement No 37 (Lampes à incandescence) - couleurs prescrites
  - 2.4 Règlement No 45 (Nettoie-projecteurs)
  - 2.5 Règlement No 50 (Feux-position avant et arrière, feux-stop, indicateurs de direction et dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière pour les cyclomoteurs et les motocycles)
  - 2.6 Règlement No 53 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules de la catégorie L3)
  - 2.7 Règlement No 65 (Feux spéciaux d'avertissement)
  - 2.8 Règlement No 70 (Plaque d'identification arrière pour véhicules lourds et longs)
  - 2.9 Règlement No 74 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les cyclomoteurs)
  - 2.10 Règlement No 91 (Feux-position latéraux)
3. Simplification du système de Règlements de la CEE sur les projecteurs
4. Compatibilité électromagnétique - essai des véhicules des catégories L et M
5. Questions diverses
  - 5.1 Éblouissement causé par les projecteurs
  - 5.2 Conditions générales permettant de prescrire l'installation obligatoire de dispositifs de nettoyage et de réglage automatique des projecteurs
  - 5.3 Harmonisation des feux de croisement

- 5.4 Feux-stop à allumage rapide
  - 5.5 Éclairement des feux-stop par un régulateur de vitesse adaptable (ACC)
  - 5.6 Systèmes d'éclairage avant préalables (AFS)
  - 5.7 Amendements à la Convention de Vienne (voir par. 29 ci-dessus)
-



Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS SANS COTE PENDANT LA SESSION

| No  | Auteur                | Point de l'ordre du jour | Langue | Titre                                                                                                                                                         |
|-----|-----------------------|--------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | États-Unis d'Amérique | 5.4                      | A      | Statement of Policy - Federal Motor Vehicle Safety Standards; Lamps' Reflective Devices and Associated Equipment (49 CFR Part 571, Docket No. NHTSA-98-4281). |
| 2.  | IMMA                  | 5.7                      | A      | Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 50.                                                                                                           |
| 3.  | IMMA                  | 5.7                      | A      | Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 53.                                                                                                           |
| 4.  | IMMA                  | 5.7                      | A      | Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 74.                                                                                                           |
| 5.  | OICA                  | 1.1                      | A      | OICA Interpretation of Additional Lighting and Light-Signalling Devices.                                                                                      |
| 6.  | OICA                  | 5.8                      | A      | Illumination of Stop Lamps by Adaptive Cruise Control (ACC).                                                                                                  |
| 7.  | Japon                 | 1.3                      | A      | Japan's Comments on the Draft Regulation No. 48-H.                                                                                                            |
| 8.  | CLEPA                 | 2.2                      | A      | Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 45.                                                                                                           |
| 9.  | Royaume-Uni           | 2.2                      | A      | Proposal for a Draft Amendment to Regulation No. 45.                                                                                                          |
| 10. | Royaume-Uni           | 5.9                      | A      | Colour of Filament Lamps Approved to Regulation No. 37.                                                                                                       |
| 11. | Président             | 1.1                      | A      | Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 48.                                                                                                           |
| 12. | Royaume-Uni           | 1.1                      | A      | Proposal for Draft Amendments to Regulation No. 48.                                                                                                           |
| 13. | IMMA                  | 4.                       | A      | Electro-magnetic Compatibility (EMC)                                                                                                                          |

Annexe 2

PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT No 48

Le texte reproduit ci-après a été proposé par le Président et a été rédigé sur la base des documents informels Nos 11 et 12 tels qu'ils ont été modifiés pendant la session.

Ajouter un nouveau paragraphe 2.21, libellé comme suit :

"2.21            "Autre feu", un feu dont l'installation ne relève pas du présent Règlement mais des prescriptions d'installation de chaque Partie contractante sur le territoire de laquelle le véhicule sur lequel le feu est monté est censé être immatriculé."

Les paragraphes 2.21 à 2.25 (anciens) deviennent les paragraphes 2.22 à 2.26.

Ajouter un nouveau paragraphe 5.17, libellé comme suit :

"5.17            Type de feux

La présence d'autres feux est autorisée sur les véhicules destinés à entrer en service sur le territoire d'une Partie contractante au présent Règlement où lesdits feux sont autorisés;

Ces feux ne doivent pas contrevenir, par exemple, aux prescriptions concernant l'emplacement, la visibilité photométrique ou géométrique des feux obligatoires et/ou facultatifs installés conformément aux prescriptions du présent Règlement;

Aucune Partie contractante au présent Règlement ne sera tenue d'autoriser l'entrée en service de véhicules équipés desdits feux. Les autres feux doivent être énumérés dans la rubrique 10.4. de la communication conformément au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement."

Les paragraphes 5.17 à 5.23 (anciens) deviennent les paragraphes 5.18 à 5.24.

Annexe 1, ajouter une nouvelle rubrique 10.4 (et une note de bas de page 3)), libellées comme suit :

"10.4            Autres feux : <sup>3</sup>...

---

<sup>3</sup>Pour chacun des autres feux énumérés à la rubrique 10.4., une brève description et un dessin du feu doivent être annexés à la communication."

---

Annexe 3

PROPOSITION DE PROJET DE RÈGLEMENT No 48-H

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES  
DE TOURISME EN CE QUI CONCERNE L'INSTALLATION DE DISPOSITIFS  
D'ÉCLAIRAGE ET DE SIGNALISATION LUMINEUSE

(Amendements au document TRANS/WP.29/GRE/1999/6 approuvés par le GRE)

(Le document TRANS/WP.29/GRE/1999/6, n'ayant été publié qu'en anglais,  
il n'y a pas lieu de traduire les amendements le concernant en français.)

-----