



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/47
22 janvier 2002

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)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE L'ÉCLAIRAGE ET DE LA SIGNALISATION
LUMINEUSE SUR SA QUARANTE-SEPTIÈME SESSION**

(1^{er}-5 octobre 2001)

PARTICIPATION

1. Le GRE a tenu sa quarante-septième session du 1^{er} octobre (après-midi seulement) au 5 octobre (matin seulement) 2001, à Genève, sous la présidence de M. G. Meekel (Pays-Bas). Des experts des pays suivants ont participé à ses travaux, en vertu de l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi participé. Des experts des organisations non gouvernementales suivantes ont aussi pris part à la session: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Groupe de travail «Bruxelles 1952» (GTB) et Commission électrotechnique internationale (CEI).

2. On trouvera à l'annexe du présent rapport la liste des documents sans cote distribués pendant la session.

RÈGLEMENT N° 48 – Extension (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

a) Branchements électriques

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2000/16/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/2; TRANS/WP.29/GRE/2001/9; TRANS/WP.29/GRE/2001/33; TRANS/WP.29/GRE/2001/41; document informel n° 11 (voir l'annexe au présent rapport)

3. L'expert du Royaume-Uni a réaffirmé qu'à son avis aucun feu ni dispositif ne devrait fonctionner automatiquement, à moins qu'un tel fonctionnement ne soit défini par le Règlement (TRANS/WP.29/GRE/2000/16/Rev.1).

4. L'expert de l'Allemagne a attiré l'attention du GRE sur sa proposition (TRANS/WP.29/GRE/2001/33) où étaient précisées les conditions dans lesquelles l'allumage ou l'extinction automatique des feux de croisement et des feux de circulation diurne pourrait être autorisé. Il a demandé que le GRE examine ce sujet dans les plus brefs délais, parce que, pour son pays, l'allumage ou l'extinction automatique des feux de croisement en plein jour était inacceptable.

5. En se référant au document TRANS/WP.29/GRE/2001/41, l'expert du GTB a décrit les travaux d'élaboration d'un ensemble de propositions relatives à l'allumage ou à l'extinction automatique des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, qui étaient entrepris pour donner suite à la demande faite par le GRE à la précédente session (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 9). Il a confirmé que toutes les propositions et tous les dispositifs pertinents étaient abordés (y compris la proposition française présentée dans le document TRANS/WP.29/GRE/2001/2), mais qu'il était trop tôt pour présenter une proposition officielle en vue de son examen par le GRE.

6. Au cours des débats qui ont suivi, le GRE a adopté le paragraphe 5.13 du document TRANS/WP.29/GRE/2000/16/Rev.1 (le mot «instruction» ayant été remplacé par le mot «prescription») ainsi que le document TRANS/WP.29/GRE/2001/33 dont la formulation avait toutefois été considérablement remaniée.

7. Bien que les experts de la France, de l'Allemagne et de l'Italie aient émis des réserves en ce qui concerne le libellé du paragraphe 5.13, le GRE a accepté de transmettre le texte adopté (voir par. 6 ci-dessus) au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de projet de complément 4 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 48, présentée pour examen à leurs sessions de mars 2002. (Note du secrétariat: en ce qui concerne la formulation adoptée, voir les paragraphes 5.13, 6.2.7, 6.19.7 et 6.19.8 du document TRANS/WP.29/2002/10 qu'il est prévu d'examiner à la cent vingt-sixième session du WP.29, dans le cadre du point 4.2.10 de l'ordre du jour.)

8. Le GRE est convenu qu'à la suite de l'adoption susmentionnée la question très urgente du fonctionnement automatique de l'éclairage avant pourrait rapidement être résolue et qu'en conséquence plus de temps pourrait être accordé au GTB afin que celui-ci puisse élaborer une

proposition relative au fonctionnement automatique des autres dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse. L'expert du GTB a pris note de la décision et a indiqué que la proposition (voir par. 5 ci-dessus) devrait être prête pour examen à la quarante-neuvième session du GRE, en octobre 2002.

9. En ce qui concerne la signalisation lumineuse à l'arrière, l'expert de l'Allemagne a fait un exposé sur les recherches qui étaient menées dans le domaine de la prévention des accidents et dans le cadre desquelles divers modèles de feux-stop en cas de freinage d'urgence étaient éprouvés et évalués, et divers seuils pour leur allumage et leur extinction étaient employés (document informel n° 11):

- a) augmentation de l'aire de la surface et de l'intensité lumineuse du feu stop lors d'une forte décélération;
- b) feu stop intégré (feu S3 indiquant le niveau de la décélération de freinage);
- c) feux de détresse clignotants lors d'une forte décélération;
- d) feux-indicateurs de direction à l'arrière allumés en continu lors d'une forte décélération.

10. L'expert de l'Allemagne a dit que l'étude devrait être achevée avant la fin du mois de novembre 2001 et que le rapport final serait disponible sur le site Web de la Bundesanstalt für Strassenwesen (Institut fédéral de recherche routière): <http://www.bast.de>.

11. L'exposé a été suivi d'un débat, et le GRE a accepté l'offre qui avait été faite par l'expert de l'Allemagne d'amener deux véhicules de démonstration à la prochaine session. Le secrétariat a été prié d'inclure dans l'ordre du jour de la session la présentation de la signalisation lumineuse de freinage d'urgence.

- b) Amendements concernant les systèmes AFS (première étape)

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2001/15/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/36

12. Les travaux sur ce sujet ont débuté par un examen détaillé de la proposition du GTB relative à l'éclairage en virage (TRANS/WP.29/GRE/2001/15/Rev.1). Cette proposition a été adoptée, moyennant cependant la suppression des modifications proposées pour les paragraphes 6.3.6 et 6.3.7.

13. Le GRE a aussi examiné et adopté la proposition du GTB concernant les feux de virage (TRANS/WP.29/GRE/2001/36), avec toutefois un certain nombre de modifications. Le GRE a constaté que l'introduction des feux de virage dans le Règlement n° 48 devrait rapidement être suivie de l'adoption d'un nouveau projet de Règlement sur les feux de virage (point 5.3 de l'ordre du jour, document TRANS/WP.29/GRE/2001/35).

14. Le GRE a décidé de transmettre les documents adoptés (voir par. 12 et 13 ci-dessus) au WP.29 et à l'AC.1 en tant qu'éléments de la proposition de projet de complément 4 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 48 (voir par. 7 ci-dessus), pour examen à leurs sessions de mars 2002. (Note du secrétariat: en ce qui concerne la formulation adoptée, voir le document

TRANS/WP.29/2002/10 qu'il est prévu d'examiner à la cent vingt-sixième session du WP.29, dans le cadre du point 4.2.10 de l'ordre du jour.)

c) Installation de marquage et de matériaux rétro réfléchissants

Document: TRANS/WP.29/GRE/2001/13

15. En reprenant l'examen de la proposition du GTB, le GRE a rappelé qu'il avait déjà examiné ce sujet à la précédente session (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 21 et 22). Au cours de l'examen détaillé, les amendements suivants au document ont été admis en principe:

Paragraphe 2.7.17 (nouveau), sans objet dans la version française.

Paragraphe 2.26 (nouveau), remplacer «[30] km/h» par «40 km/h».

Paragraphe 5.15, modifier comme suit (en insérant une nouvelle rubrique à la fin):

«...

lignes ou contours rétro réfléchissants:	blanc ou jaune latéralement blanc, jaune ou rouge à l'arrière»
--	---

Paragraphe 6.14.2, modifier comme suit:

«... dans le Règlement n° 3.

Sur les véhicules des catégories M2, M3 et N, ils peuvent être complétés par des lignes ou des contours rétro réfléchissants conformes au Règlement n° 104.

Les dispositifs et matériaux rétro réfléchissants supplémentaires ...»

Paragraphe 6.14.3, modifier comme suit:

«... ou plusieurs bandes doivent marquer la largeur ou la structure arrière tout entière ...»

16. L'examen de la proposition n'a pas été achevé. Alors qu'un certain nombre d'experts étaient en faveur des prescriptions du Règlement n° 104 concernant la couleur des bandes de marquage à l'arrière du véhicule, les experts de la Finlande, de la Suède et du Royaume-Uni étaient d'avis que ces bandes ne devraient être que rouges. Le Président du GRE a proposé que le document fasse l'objet d'un complément d'étude, et soit à nouveau examiné à la prochaine session, en même temps que les amendements devant être proposés par le GTB pour les prescriptions techniques de l'annexe 5 à la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 73).

17. L'expert du GTB a accepté d'examiner le document TRANS/WP.29/GRE/2001/13 afin d'aligner en particulier la formulation des sous-paragraphes dans les paragraphes 6.15, 6.16 et 6.17 sur celle qui avait été approuvée en principe par le GRE pour les paragraphes 6.14.2 et 6.14.3.

d) Modification du Règlement

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2001/11; TRANS/WP.29/GRE/2001/23; TRANS/WP.29/GRE/2001/31; TRANS/WP.29/GRE/2001/38; TRANS/WP.29/GRE/2001/39; TRANS/WP.29/GRE/2001/40; documents informels n^{os} 8 et 16 (voir l'annexe au présent rapport)

18. L'expert du GTB a informé le GRE que le réexamen du document TRANS/WP.29/GRE/2001/11 n'était pas encore achevé (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 18 à 20). Faisant remarquer que ce n'était pas une affaire pressante, le Président du GRE a suggéré de supprimer la proposition de l'ordre du jour et de ne l'y réintroduire qu'après la présentation d'une nouvelle proposition par le GTB.

19. En ce qui concerne la proposition de l'OICA visant à adapter les prescriptions relatives au témoin des feux-indicateurs de direction pour qu'elles puissent s'appliquer aux dispositifs équipés de sources lumineuses multiples à diodes électroluminescentes, il a été relevé que pour un certain nombre d'experts il était inacceptable de ne prévoir dans ce cas qu'un témoin facultatif (nouveau par. 6.5.8.2). Il était généralement admis qu'il était techniquement difficile de détecter de manière fiable une partie des diodes électroluminescentes défectueuses, mais le GRE a estimé que la proposition était inacceptable et a invité l'OICA à la réexaminer. Le Président a indiqué qu'en dehors des considérations techniques la proposition devrait aussi être réexaminée d'un point de vue formel, parce qu'elle semblait seulement s'ajouter au paragraphe 6.5.8 actuel du Règlement n^o 48 et non le remplacer. Comme pour le point ci-dessus, le secrétariat a été prié de supprimer la proposition de l'ordre du jour et de ne l'y réintroduire qu'après la réception d'une nouvelle proposition de l'OICA.

20. À la suite de la présentation du document TRANS/WP.29/GRE/2001/31 par l'expert du GTB, la proposition concernant les systèmes d'éclairage et de signalisation lumineuse répartis (DLS) a été examinée de manière détaillée. Le GRE a indiqué qu'à la fin de la section «Motifs» du document, les «Notes» devraient être supprimées. Les amendements suivants à la proposition ont été admis en principe au cours de la première lecture:

Paragraphe 2.7, incérer des crochets comme suit, pour indiquer la nécessité d'un réexamen:

«... à l'intention des autres usagers de la route. [Les unités d'éclairage des systèmes adaptatifs d'éclairage avant,] les feux de plaque d'immatriculation arrière et ...»

Paragraphe 2.7.1.1.5, supprimer les mots «électroluminescent et/ou électrofluorescent»

Paragraphe 2.7.1.1.7, à supprimer.

Paragraphe 3.2.3, sans objet dans la version française.

Paragraphe 6.2.8, sans objet dans la version française.

Paragraphe 6.2.9, modifier comme suit:

«... braquage de la direction.

Un feu de croisement muni d'une source lumineuse présentant un flux lumineux réel supérieur à 2 000 lumen sera installé uniquement s'il existe déjà un nettoie-projecteur conforme au Règlement n° 45 4. De plus, ...»

21. L'expert de la Commission européenne a approuvé à l'opinion émise par le GTB selon laquelle le paragraphe 2.7 était destiné à introduire un ensemble complet de définitions concernant les sources lumineuses. Toutefois, il a dit que ce paragraphe nécessiterait d'autres modifications, si les définitions du Règlement n° 48 continuaient de s'appliquer aux autres Règlements CEE portant sur les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse.
22. L'expert du Royaume-Uni a formulé des objections quant à l'emploi du terme «générateur de lumière» (par. 2.7.27.1) pour désigner un dispositif qui capte et répartit la lumière.
23. L'expert du Japon était préoccupé par le mécanisme de sécurité intégrée qui avait été proposé par le GTB (par. 5.24). À l'invitation du Président, il a accepté de réfléchir pour proposer au GTB un mécanisme amélioré. L'expert du GTB a reconnu que l'examen de ce sujet avait présenté des difficultés et a accepté cette offre.
24. Le GRE a aussi débattu du document TRANS/WP.29/GRE/2001/38 soumis par les Pays-Bas et présentant une interprétation du paragraphe 5.22 du Règlement n° 48. La majorité des experts approuvaient les vues de l'expert des Pays-Pas, mais certaines objections ont été relevées. Le GRE a finalement appuyé l'idée d'admettre un choix de feux de route supplémentaires pour les poids lourds (catégorie N3), lorsque le nombre total de feux simultanément allumés ne dépassait pas quatre, et il a invité l'expert des Pays-Bas à proposer pour examen à la prochaine session des amendements au Règlement n° 48, en réglant les problèmes d'interprétation actuels.
25. L'examen de la question relative à la définition du «feu simple» a été repris sur la base du document TRANS/WP.29/GRE/2001/39 présenté par l'Italie. L'expert a reconnu que sa proposition devait être examinée en détail par le GTB à sa prochaine réunion à Kyoto en novembre 2001. Par suite, le GRE est convenu de reporter l'examen détaillé de la proposition à sa prochaine session.
26. Le Japon a présenté une autre proposition de définition du «feu simple», sous la forme d'une modification du document TRANS/WP.29/GRE/2001/39 (document informel n° 8), visant en particulier l'éclairage en virage. Le débat a permis de mettre en évidence que la prescription relative à l'éclairage en virage devrait plutôt être introduite dans le paragraphe 6.2. L'expert du Japon a présenté une version modifiée de sa proposition à la fin de la session, en tant que document informel n° 16. Faute de temps, celle-ci n'a pas été examinée et le GRE voudra peut-être reprendre son examen à sa quarante-huitième session.
27. La proposition de l'OICA (TRANS/WP.29/GRE/2001/40) visant à supprimer dans le Règlement n° 48 la prescription imposant une distance verticale d'au moins 600 mm entre les feux obligatoires et les feux de signalisation supplémentaires installés à l'arrière n'a été soutenue par aucune des parties au Règlement n° 48 et a donc été rejetée par le GRE.

AMENDEMENTS AUX RÈGLEMENTS CEE

a) Règlement n° 37 (Lampes à incandescence)

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1 et Rev.1/Add.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/32

28. Le GRE a examiné en détail les documents TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1 et Rev.1/Add.1 et est convenu que les coordonnées trichromatiques modifiées constituaient une amélioration et permettaient d'optimiser les mesures colorimétriques. L'expert du Royaume-Uni ne partageait pas cet avis. Il estimait que les limites du spectre de la lumière blanche étaient trop décalées vers le bleu et confirmait que le problème de l'apparence bleutée de la lumière émise par les projecteurs à rendement élevé était réel. L'expert des États-Unis d'Amérique partageait ces préoccupations.

29. Bien que le GRE ait relevé que la proposition ne faisait pas l'unanimité, il a décidé d'adopter le document TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1 tel que modifié par le document TRANS/WP.29/GRE/2000/10/Rev.1/Add.1. Consécutivement au rappel de l'expert de la CEI, il a été convenu que pour rectifier une erreur dans la proposition tous les paragraphes à partir du paragraphe 3.7 seraient renumérotés (3.7 serait renuméroté 3.8, etc.).

30. Le document TRANS/WP.29/GRE/2001/32, où il était proposé d'introduire dans le Règlement une nouvelle lampe de catégorie H14, a aussi été examiné et adopté par le GRE. Le secrétariat a été prié de faire la synthèse des trois documents adoptés et de transmettre la proposition résultante au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de projet de complément 22 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 37, pour examen à leurs sessions de mars 2002. (Note du secrétariat: voir le document TRANS/WP.29/2002/9.)

b) Règlement n° 65 (Feux spéciaux d'avertissement)

Documents: TRANS/WP.29/GRE/1999/10/Rev.1; TRANS/WP.29/GRE/2001/17; document informel n° 13 (voir l'annexe au présent rapport). Le document informel n° 12 présenté à la quarante-cinquième session au GRE a aussi été distribué.

31. Reprenant l'examen des propositions destinées à améliorer la visibilité des véhicules au moyen de feux spéciaux d'avertissement, l'expert du Royaume-Uni a confirmé qu'il maintenait ses réserves quant aux propositions officielles actuelles (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 45). Il a toutefois estimé que le document informel n° 13 était un pas dans la bonne direction.

32. L'expert de l'Allemagne a expliqué que le document n° 13 représentait une synthèse de tous les documents officiels de travail connexes ainsi que du document informel n° 12 qui avait été présenté à la quarante-cinquième session du GRE et remplaçait lesdits documents. Il était disposé à examiner une contre-proposition pour les niveaux nocturnes et diurnes des intensités lumineuses que présenterait le Royaume-Uni (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 45 et 46).

33. L'expert du Royaume-Uni a affirmé qu'il continuait d'être en faveur des niveaux actuels des intensités lumineuses figurant dans le Règlement n° 65 et que sa proposition viserait à ne pas les modifier. Il a aussi dit que des recherches effectuées dans son pays montraient que les feux spéciaux d'avertissement employés actuellement étaient déjà éblouissants et posaient des

problèmes sur les lieux des accidents, en particulier la nuit. Il a accepté de communiquer le rapport sur ces recherches au GRE.

34. Le Président espérait que la situation pourrait être réglée à la prochaine session et il a prié le secrétariat de distribuer le document informel n° 13 sous une cote officielle.

c) Règlement n° 98 (Projecteurs munis de sources lumineuses à décharge)

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2000/19; TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1;
TRANS/WP.29/GRE/2001/30; document informel n° 10 (voir l'annexe
au présent rapport)

35. L'expert du GTB a informé le GRE que la révision de la proposition concernant l'éclairage en virage (TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1) contenait, sous une forme améliorée cependant, une prescription relative aux panes, présentée dans le document TRANS/WP.29/GRE/2000/19, qui devrait permettre au Royaume-Uni de lever ses réserves (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 52). Le GRE a approuvé cet avis et adopté le document TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1 sans modification (voir aussi par. 12 et 14 ci-dessus). Il a aussi décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de projet de complément 2 au Règlement, pour examen à leurs sessions de mars 2002. (Note du secrétariat: voir le document TRANS/WP.29/2002/11.)

36. Le premier examen de la proposition faite par le GTB (TRANS/WP.29/GRE/2001/30) visant à introduire dans le Règlement n° 98 des prescriptions relatives au DLS (voir par. 20 ci-dessus) a suscité certaines questions et observations. Les experts de l'Italie et des Pays-Bas ont fait observer que la mention dans le document des «sources lumineuses non remplaçables à décharge, non homologuées en application du Règlement n° 99» devrait être examinée avec soin. L'expert du GTB a justifié la démarche adoptée dans le document et a déclaré que de telles mentions étaient nécessaires pour veiller à ce que les sources lumineuses non homologuées soient éprouvées et conformes aux prescriptions. Tant l'expert de la Commission européenne que le Président étaient d'avis qu'il conviendrait de clarifier en premier lieu ce que l'on entendait précisément par source lumineuse non remplaçable à décharge, et si celle-ci devrait aussi être définie dans le Règlement n° 48. Le débat qui a suivi a conduit à envisager de supprimer certains paragraphes dans la proposition (notamment les paragraphes 1.3 à 1.5 et l'amendement au paragraphe 1.6) et de les remplacer par le renvoi habituel aux définitions énoncées dans le Règlement n° 48.

37. Le Président a invité les experts à poursuivre leur étude du document TRANS/WP.29/GRE/2001/30 et a proposé d'en reprendre l'examen à la prochaine session.

38. Le document informel n° 10, présenté par la France, a conduit à soulever à nouveau la question de la nécessité d'un témoin de fonctionnement, comme demandé par le Royaume-Uni (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 52) ou d'un projecteur fonctionnant en mode défaillance, comme proposé par la CLEPA (TRANS/WP.29/GRE/2000/19). Le GRE était d'avis qu'après avoir résolu la question pour le Règlement n° 98 en adoptant le document TRANS/WP.29/GRE/2001/16/Rev.1 (voir par. 35 ci-dessus), le modèle décrit dans le document informel n° 10 imposait que l'on traite aussi de la prescription relative au témoin dans le Règlement n° 48. Après s'être rendu compte qu'il faudrait plus de temps pour aplanir les divergences d'opinions et pour proposer une solution acceptable de façon générale, le Président

a clos le débat et a proposé de le reprendre à la prochaine session. Il a demandé aux experts de conserver à ces fins leur exemplaire du document informel n° 10.

d) Règlements n^{os} 50, 53 et 74

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2001/25; TRANS/WP.29/GRE/2001/2;
TRANS/WP.29/GRE/2001/27. Le document informel n° 12 présenté
à la quarante-sixième session du GRE a aussi été distribué.

39. En présentant les propositions, l'expert de l'IMMA a rappelé que l'acceptation pour les motocycles de feux de position avant de couleur jaune-auto allait dans le sens d'une harmonisation à l'échelle mondiale et permettait d'améliorer la visibilité des motocycles tout en évitant des problèmes pratiques de conception et de commercialisation. À cet égard, il a rappelé l'existence d'une note d'information (document informel n° 12) qui avait été distribuée pendant la quarante-sixième session. Il a aussi dit que les feux de position jaune-auto étaient déjà autorisés pour les motocycles en vertu de l'amendement 1 à la Convention de Vienne de 1968, qui est entré en vigueur le 3 septembre 1993, et qu'il fallait donc supprimer la note de bas de page traitant de ce sujet dans le document TRANS/WP.29/GRE/2001/25.

40. Au cours de l'examen de la proposition, il a été rappelé que la couleur jaune-auto n'avait pas été adoptée pour les feux de position avant des motocycles dans les récents compléments aux trois Règlements qui devaient entrer en vigueur les 4 et 5 décembre 2001. L'analyse des opinions des délégations présentes a à nouveau fait apparaître leurs divergences: 5 pays avaient approuvé la proposition, 3 avaient dit qu'ils y étaient opposés et 10 s'étaient abstenus, tandis que 2 organisations non gouvernementales étaient favorables et que 2 autres s'étaient abstenues.

41. Tout en concluant que le soutien à la proposition était insuffisant, le Président a proposé de conserver cette question à l'ordre du jour. L'expert de la France a informé le GRE que des corrections devraient être apportées aux versions françaises des documents TRANS/WP.29/GRE/2001/26 et TRANS/WP.29/GRE/2001/27 où le mot anglais «amber» aurait dû être traduit par «jaune-auto» et les mots anglais «intensities actually measured» par «intensités lumineuses réellement mesurées».

e) Règlement n° 112 (Projecteurs émettant un feu de croisement asymétrique)

Document: TRANS/WP.29/GRE/2001/14/Rev.1

42. Le document TRANS/WP.29/GRE/2001/14/Rev.1 portant sur l'introduction dans le Règlement n° 112 de prescriptions relatives à l'éclairage en virage a été examiné et adopté sans modification (voir aussi par. 12 et 14 ci-dessus). Le GRE a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de projet de complément 2 au Règlement, pour examen à leurs sessions de mars 2002. (Note du secrétariat: voir le document TRANS/WP.29/2002/13.)

43. L'expert du GTB a attiré l'attention du secrétariat sur une erreur dans la version anglaise de la note de bas de page 6 à laquelle renvoie le paragraphe 5.3 du document TRANS/WP.29/773 (projet de Règlement n° 112), et a demandé qu'elle soit rectifiée dans la version finale du Règlement (la fin de la note étant ainsi libellée: «...shall not be applied when these lamps are installed.»).

- f) Règlement n° 104 (Marquages rétro réfléchissants pour véhicules lourds et longs et leurs remorques)

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2001/34; document informel n° 14 (voir l'annexe au présent rapport)

44. Au cours de l'examen de la proposition de l'Allemagne visant à autoriser les attelages de véhicules marqués et non marqués, le GRE a accepté les motifs présentés. Il a estimé toutefois qu'il n'était pas nécessaire d'introduire une nouvelle phrase comme proposé dans le document TRANS/WP.29/GRE/2001/34 et que la suppression de la phrase existante suffisait. Le document modifié a été adopté et le GRE a décidé de le transmettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de projet de complément 2 au Règlement, pour examen à leurs sessions de mars 2002. (Note du secrétariat: voir le document TRANS/WP.29/2002/12.)

45. Au cours du débat sur le rapport concernant la diminution des accidents qui a été obtenue aux États-Unis d'Amérique grâce au marquage par bandes rétro réfléchissantes (document informel n° 14), l'expert de l'Allemagne a rappelé que des résultats tout aussi convaincants avaient été observés au cours d'expériences à grande échelle qui avaient été faites en 1989, 1990 et 1993. Il a dit qu'un nouveau rapport était publié en tant que «livre blanc», et il a accepté de le faire parvenir aux experts intéressés (s'adresser au professeur H.J. Schmidt Clausen, Université technique de Darmstadt). Il a précisé que ce livre blanc serait aussi disponible plus tard sur le site Web de l'Université. L'expert du Canada a noté que le même marquage par bandes rétro réfléchissantes qu'aux États-Unis d'Amérique était prescrit dans son pays et qu'une étude sur ses effets était en cours. Il a demandé un exemplaire du livre blanc pour pouvoir établir une comparaison avec les effets du marquage des contours.

HARMONISATION INTERNATIONALE DES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE D'INSTALLATION (Véhicules à quatre roues)

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2001/6; document informel n° 1 (voir l'annexe au présent rapport)

46. Le Président a pris note des progrès qui avaient été réalisés au cours de la réunion informelle à Ottawa au Canada (4-7 septembre 2001) en ce qui concerne l'examen de la proposition relative à un projet de règlement technique mondial admissible (TRANS/WP.29/GRE/2001/6) et remercié le Gouvernement canadien d'avoir organisé cette réunion et mis à disposition les équipements. Il a estimé qu'il était utopique de vouloir achever les travaux au cours des sessions ordinaires du GRE et a proposé de convoquer une autre réunion informelle. Le GRE a accepté sa proposition tendant à tenir cette réunion à Genève, au Palais des Nations, du 8 au 10 janvier 2002 (sans interprétation) sous réserve que le WP.29 donne son accord à cet effet à sa cent vingt-cinquième session. Le secrétariat a été prié de s'assurer qu'une salle de réunion serait disponible, ainsi que le matériel de projection, et d'établir l'ordre du jour de cette réunion informelle. (Note du secrétariat: le WP.29 a approuvé la demande (TRANS/WP.29/815, par. 71) et la réunion a eu lieu comme proposé – voir l'ordre du jour TRANS/WP.29/GRE/2002/1.)

47. L'expert du Japon a présenté le document informel n° 1 d'où il ressortait que les feux de croisement diurnes n'avaient que peu d'effet par temps clair, mais entraînaient par contre

une baisse de la visibilité relative des motocycles. Au cours du débat, il a été pris acte des préoccupations exprimées par l'expert du Japon, et d'autres experts ont cité des sources d'information complémentaires: l'expert du Canada a affirmé que l'étude de General Motors communiquée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique portait notamment sur les États du Sud, situés à une latitude semblable à celle du Japon, et il a proposé de transmettre cette étude à l'expert du Japon. L'expert de l'Allemagne a rappelé que les effets des feux de croisement diurnes avaient été examinés au cours du Symposium international de l'éclairage PAL 2001 et il a conseillé de visiter le site Web où l'article y relatif était disponible. Pour conclure le débat, le GRE a confirmé que l'emploi diurne des feux était une prescription imposée par des textes législatifs et relevait à ce titre de la compétence des gouvernements et de l'Union européenne, tandis que, sur le plan technique, il relevait de la compétence du Groupe de travail de la sécurité de la circulation (WP.1).

HARMONISATION DES FAISCEAUX DE CROISEMENT

a) Faisceaux de croisement asymétriques

Documents: TRANS/WP.29/GRE/1997/14; TRANS/WP.29/GRE/1999/18; TRANS/WP.29/GRE/2001/4; documents informels n^{os} 12 et 15 (voir l'annexe au présent rapport). Le document informel n^o 11 présenté à la quarante-cinquième session du GRE a aussi été distribué.

48. Le GRE a rappelé que ce sujet n'avait pas été abordé au cours de la précédente session et a pris acte des documents présentés (TRANS/WP.29/GRE/46, par. 68). L'expert du GTB a expliqué que le document TRANS/WP.29/GRE/2001/4 avait été élaboré par son groupe en réponse au document informel n^o 11 présenté à la quarante-cinquième session du GRE. Il a dit que le diagramme directionnel harmonisé de rayonnement des faisceaux de croisement du document TRANS/WP.29/GRE/1999/18 était le meilleur compromis auquel il avait été possible d'aboutir après huit ans de travaux au sein du Comité de coordination du GTB.

49. Afin de montrer aux experts comment le faisceau de croisement harmonisé était utilisé concrètement, les experts du GTB ont présenté celui-ci sur une portion de route entre les bâtiments du Palais des Nations, le 2 octobre 2001 de 20 h 30 à 22 h 45 (document informel n^o 12). Travaillant en petits groupes, tous les experts ont été priés d'évaluer et de comparer l'efficacité et l'éblouissement du faisceau de croisement actuel de la CEE-ONU et de celui qui a été proposé comme faisceau harmonisé.

50. Les résultats de la démonstration (document informel n^o 15) ont été examinés par le GRE les 3 et 4 octobre 2001. La comparaison des faisceaux a montré que dans la pratique:

a) Le taux d'éblouissement subjectif W était à peu près égal à 5,5 pour le faisceau harmonisé, c'est-à-dire moins bon de 0,5 par rapport au faisceau de croisement de la CEE (pour lequel on avait approximativement $W = 6$; $W = 5$ correspond à un «éblouissement juste acceptable»; et $W = 7$ à un «niveau satisfaisant d'éblouissement»);

b) La portée du projecteur ne variait pas lorsque la répartition lumineuse changeait;

- c) L'éblouissement perturbateur pour le faisceau de croisement harmonisé avait augmenté de 15 à 28 %, réduisant en conséquence la visibilité de 5 à 6 mètres.

51. Le débat sur les résultats de la démonstration a à nouveau permis de mettre en évidence la complexité de l'harmonisation des faisceaux de croisement. Le GRE s'est félicité des travaux effectués par le GTB et son Comité de coordination et est convenu en principe qu'une harmonisation était souhaitable. D'autre part, cette première présentation concrète a incité l'expert de l'Allemagne de consigner sa réserve quant à l'analyse, tandis que d'autres experts, dont celui des Pays-Bas, ont exprimé leurs préoccupations concernant l'éblouissement. Il a été mentionné au cours du débat que l'une des difficultés dans l'opération d'harmonisation concernait l'éclairage de la signalisation aérienne par le faisceau de croisement normalisé aux États-Unis d'Amérique. L'expert de l'Allemagne a réaffirmé que la signalisation aérienne pouvait aisément être éclairée par les feux de position avant, le problème étant toutefois leur couleur jaune-auto aux États-Unis d'Amérique. L'expert du Canada a observé qu'en inclinant le faisceau de croisement des États-Unis de 5 degrés vers le bas, celui-ci était presque identique à celui de la CEE-ONU. En outre, il a relevé que la situation sur la route était dynamique tandis que la démonstration avait été faite de façon statique.

52. L'analyse des opinions des délégations présentes, réalisée par le Président, a mis en évidence que les valeurs d'homologation du type pour un faisceau harmonisé, proposées dans le document TRANS/WP.29/GRE/1999/18, étaient acceptées par 6 pays, n'étaient contestées par aucun, tandis que 11 pays et la Communauté européenne s'étaient abstenus (y compris l'Allemagne avec la réserve quant à l'analyse). Parmi les organisations non gouvernementales, trois ont appuyé la proposition (l'OICA prudemment) tandis qu'une autre s'est abstenue. Il n'y a eu que peu de changement, concernant uniquement le nombre d'abstentions, lorsque le Président a voulu examiner la situation pour des valeurs quelque peu inférieures de l'intensité lumineuse aux points HV et B50L de l'écran d'essai. Le Président a estimé qu'il était positif qu'aucune objection n'ait été consignée et il a proposé de poursuivre l'examen de la proposition du GTB à la prochaine session. L'expert du GTB a accepté la demande du Président de fournir pour la prochaine session des tableaux de comparaison des faisceaux de croisement de la CEE-ONU, du Japon, des États-Unis d'Amérique et du faisceau harmonisé afin d'aider les pays qui s'étaient abstenus à réfléchir et à changer éventuellement de position de façon à appuyer la proposition du GTB.

- b) Faisceaux de croisement symétriques

Documents: TRANS/WP.29/GRE/2000/24; TRANS/WP.29/GRE/2001/24; document informel n° 9 (voir l'annexe au présent document)

53. L'expert de l'IMMA a rappelé que la proposition (TRANS/WP.29/GRE/2000/24) avait été examinée pour la première fois au cours de la quarante-cinquième session (TRANS/WP.29/GRE/45, par. 68 à 70), mais il a informé le GRE qu'après la poursuite de l'examen, la décision avait été prise de retenir à nouveau la valeur de 125 cm³ en tant que limite entre les petites et les grosses cylindrées à deux roues. Il a dit que dans le document informel n° 9 il était proposé d'introduire le faisceau de croisement harmonisé (fondé sur le document TRANS/WP.29/GRE/2000/24) dans le Règlement n° 113. Il a prié le GRE d'étudier le document informel n° 9, en particulier en ce qui concerne l'acceptation des deux points suivants:

- i) cylindrée du moteur en tant que base pour le classement en catégorie des véhicules à deux roues (voir le document TRANS/WP.29/GRE/2001/24);
- ii) valeurs de l'éclairage au-dessus et en dessous de la ligne de coupure.

54. Après avoir examiné le document TRANS/WP.29/GRE/2001/24, l'expert de l'Italie a estimé qu'il était préférable sur le plan technique d'utiliser en ce qui concerne l'installation des projecteurs la vitesse maximale de 120 km/h en tant que limite entre les catégories de motocycles, mais il ne considérait pas que sa position constituait une objection à la proposition d'employer plutôt la cylindrée du moteur.

55. L'analyse des opinions des délégations présentes a montré que le soutien à la proposition de l'IMMA (fondée sur le document TRANS/WP.29/GRE/2000/24) était majoritaire: dix pays y étaient favorables, aucun pays n'avait émis d'objection, tandis que six pays et la Communauté européenne s'étaient abstenus; trois organisations non gouvernementales avaient appuyé la proposition tandis qu'une autre s'était abstenue.

56. La proposition ayant suscité le soutien de la majorité, le GRE a entamé l'examen du document informel n° 9 (voir le paragraphe 53 ci-dessus). L'expert de l'IMMA a fait quelques observations portant principalement sur des erreurs de frappe dans le document. À la suite d'une observation formulée par l'expert de la Commission européenne sur le tableau figurant à l'annexe X2, l'expert de l'Allemagne a dit qu'il serait préférable d'exprimer les positions des points indiqués sur l'écran de mesure en degrés plutôt qu'en millimètres. L'expert de l'IMMA a pris note des observations et a accepté de corriger le document, puis de le transmettre au secrétariat pour distribution sous une cote officielle afin qu'il puisse être examiné à la prochaine session du GRE.

c) Harmonisation des faisceaux de route

Document: TRANS/WP.29/GRE/2001/28

57. L'expert du GTB a présenté la proposition et a attiré l'attention sur les différences entre le faisceau de route de la CEE-ONU et le faisceau normalisé aux États-Unis d'Amérique.

58. L'expert des États-Unis d'Amérique a confirmé qu'une note de travail avait déjà été publiée par la NHTSA, demandant que des observations soient formulées.

59. Au cours du débat qui a suivi, l'expert du GTB a expliqué qu'avec la conception actuelle des projecteurs l'accent était mis sur le faisceau de croisement, de manière que le faisceau de route résultant n'était peut-être pas optimal. Il a dit que l'harmonisation des faisceaux de route devrait rendre la tâche plus aisée tant pour le concepteur que pour le fabricant de projecteurs.

60. Il ressort de l'analyse des opinions des délégations présentes que seuls les États-Unis d'Amérique et la Communauté européenne s'étaient abstenus, tandis que tous les autres pays et les organisations non gouvernementales avaient appuyé la proposition. Étant donné ce soutien de la majorité, le Président a proposé que le GTB utilise le document susmentionné comme base pour proposer des projets d'amendements aux Règlements n^{os} 98 et 112.

QUESTIONS DIVERSES

a) Éblouissement causé par les projecteurs

Document: Document informel n° 6 (voir l'annexe au présent rapport)

61. L'expert des États-Unis d'Amérique a distribué des exemplaires de la note de demande d'observations concernant l'éblouissement causé la nuit par les projecteurs avant des véhicules automobiles (document informel n° 6), qui avait été publiée le 28 septembre 2001. Il a dit que la période pendant laquelle des observations pouvaient être communiquées était de 60 jours et il a invité les experts à répondre à la demande. La présentation a été suivie d'un échange de vues, axé sur l'orientation des projecteurs et le réglage de leur portée.

b) Conditions relatives à l'éclairage des feux stop

Documents: TRANS/WP.29/GRE/1999/17; TRANS/WP.29/GRE/2000/25. Les documents informels n°s 1 et 2 présentés à la quarante-cinquième session du GRE ainsi que le document informel n° 4 présenté à la quarante-quatrième session du GRE ont aussi été distribués.

62. Le Président a proposé de reporter l'examen de ce sujet à la prochaine session. À ces fins, les experts ont été priés de conserver leurs exemplaires des documents informels susmentionnés et de s'en munir.

c) Feux de virage

Document: TRANS/WP.29/GRE/2001/35

63. L'expert du GTB a brièvement présenté la proposition relative à un nouveau projet de Règlement concernant les feux de virage (TRANS/WP.29/GRE/2001/35). Il a confirmé que ces feux, employés pour obtenir un éclairage supplémentaire lorsque le véhicule négociait un virage à faible vitesse, étaient déjà employés au Canada, au Japon et aux États-Unis d'Amérique.

64. Le Président a prié les experts d'étudier la proposition et d'envoyer leurs observations éventuelles au GTB. Il a proposé d'examiner cette proposition en détail à la prochaine session. Il a aussi rappelé aux représentants que, si aucune observation n'était reçue, la proposition serait jugée acceptable et serait soumise pour adoption à la prochaine session.

d) Amendements éventuels à la Convention sur la circulation routière (Vienne 1968)

65. Le Président a interrogé le GTB sur l'avancement de la mise au point des amendements depuis que l'étude sur les prescriptions relatives à l'éclairage figurant dans la Convention avait été distribuée (TRANS/WP.29/GRE/1999/23). Il a dit qu'il ne fallait pas perdre les occasions qui s'offraient de modifier la Convention, parce que la procédure d'amendement de cet instrument était plus compliquée que celle des Règlements CEE.

66. Le Président du GTB a dit que les travaux étaient en cours et a accepté l'invitation qui lui a été faite de présenter les propositions pour examen à la prochaine session du GRE en avril 2002. Il a noté que jusqu'à présent seules les questions concernant l'éclairage des feux stop et l'emploi des feux de position arrière en même temps que les feux diurnes avaient été recensées.

L'expert de la Hongrie a attiré l'attention sur les récentes modifications qui avaient été apportées aux coordonnées chromatiques pour la lumière jaune-auto et a ajouté que celles-ci devraient aussi être modifiées dans la Convention. L'expert du Royaume-Uni a proposé de résoudre aussi le problème de la couleur des contours rétro réfléchissants à l'arrière.

e) Prescriptions techniques relatives à l'utilisation diurne des projecteurs

67. Le Président a informé le GRE que dans la Communauté européenne un projet d'engagement entre la Commission européenne et les fabricants de véhicules de la CE était en cours d'examen, visant à munir les véhicules de l'année modèle 2002 de feux fonctionnant de jour, afin d'améliorer la visibilité des véhicules et de diminuer les risques d'accidents mettant en jeu des piétons. Il a demandé l'avis du GRE sur cette question et a examiné les possibilités techniques d'emploi diurne des projecteurs.

68. Le secrétariat a informé le GRE que le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières avait examiné, au moyen d'un questionnaire, la situation dans les pays de la CEE en ce qui concerne l'emploi diurne des projecteurs, et que les résultats de l'enquête seraient bientôt publiés sous la forme d'un document de travail. Le Président a proposé d'employer ce document comme base pour examiner de ce sujet à la prochaine session. (Note du secrétariat: les résultats de l'enquête ont été publiés dans le document TRANS/WP.1/2002/12, et devraient bientôt être disponibles sur le site Web du WP.1 dont l'adresse est la suivante:

<http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp1age.html> (dans la rubrique «Working documents», sélectionner «2002»).

f) Règlement n° 10 (Compatibilité électromagnétique)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2000/15; documents informels n°s 2 et 7 (voir l'annexe au présent rapport).

69. Le GRE a fait observer que les références au Règlement n° 10 dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/15 étaient correctes. L'expert de la République tchèque a informé le GRE que le document du GRSG avait déjà été converti en un document de travail du WP.29 (TRANS/WP.29/2001/59). (Note du secrétariat: ce document a été adopté par le WP.29 à sa session de novembre 2001 – voir le document TRANS/WP.29/815, par. 142 et le document final TRANS/WP.29/835.)

70. L'expert du Japon a présenté le document informel n° 2, en demandant un rapprochement entre les prescriptions du Règlement n° 10 relatives à la bande de fréquences radioélectriques modulées et les prescriptions qui étaient employées dans son pays. Le GRE a décidé d'examiner la proposition à la prochaine session et a prié le secrétariat de distribuer le document sous une cote officielle.

71. L'expert de la France a présenté le document informel n° 7 où étaient proposés des amendements au Règlement, concernant les essais de susceptibilité électromagnétique. L'expert de la République tchèque a estimé que la proposition présentait des avantages. Il a dit que la méthode BCI était déjà décrite dans le Règlement et que la proposition ne faisait qu'élargir son champ d'application. Il a aussi proposé d'apporter au document quelques corrections, qu'il a transmises au secrétariat.

72. Le Président a proposé d'examiner à la prochaine session les amendements proposés au Règlement n° 10, et demandé au secrétariat de distribuer à cette fin les documents informels n°s 2 et 7 sous une cote officielle.

g) Accord de 1997 (Contrôle technique) – proposition de projet de règle n° 2

Document: TRANS/WP.29/2001/19

73. L'examen de ce sujet a été reporté jusqu'à la réception de la proposition définitive présentée par les experts du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA). (Note du secrétariat: au cours de la cent vingt-cinquième session, l'expert du CITA a informé le WP.29 que l'avis pertinent serait prêt au plus tôt pour la session de juin 2002 du WP.29 (TRANS/WP.29/815, par. 116). L'examen de ce point par le GRE devrait donc être reporté à la quarante-neuvième session, prévue pour octobre 2002.)

h) Conversion au système électrique 42 volts

Documents: document informel n° 5 (voir l'annexe au présent rapport). Le document informel n° 11 présenté à la quarante-sixième session a aussi été distribué.

74. Le GRE a approuvé la réponse au United States Council for Automotive Research (USCAR), telle qu'elle avait été proposée par le Président du GTB (document informel n° 11 présenté à la quarante-sixième session), et a autorisé le Président à la signer et à l'envoyer à l'USCAR. (Note du secrétariat: lettre réf. n° 01/TRANS/3801 - ECE 433(1-7), datée du 5 octobre 2001.)

75. Le premier examen du document informel n° 5 a mis en lumière le fait que la liste des normes et des règlements sur lesquels la conversion à un système électrique 42 volts pourrait avoir des conséquences était longue, et qu'un certain nombre de rubriques avaient peu de chances d'être touchées. Le GRE a décidé d'examiner cette question à la prochaine session. Afin de rendre ce travail plus aisé, les experts ont été priés de bien vouloir conserver leur exemplaire du document informel n° 5 et de s'en munir à la prochaine session.

i) Incidences de l'utilisation des dispositifs d'éclairage non réglementés

76. Faute de temps, l'examen de ce sujet a été reporté à la prochaine session.

j) Modules d'éclairage

Document: TRANS/WP.29/GRE/2001/29.

77. Les experts ont été priés d'étudier la proposition présentée par le GTB, visant à introduire dans le Règlement n° 7, des prescriptions concernant les modules d'éclairage. L'expert du GTB a expliqué que le document TRANS/WP.29/GRE/2001/29 présentait un modèle de proposition et qu'après sa mise en forme définitive d'autres propositions concernant d'autres règlements suivraient. Le GRE a décidé d'examiner ce sujet en détail à la prochaine session.

k) Règlement n° 86 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse pour les tracteurs)

Document: document informel n° 3 (voir l'annexe au présent rapport)

78. Le secrétariat a présenté une demande de renseignements émanant du Bélarus (document informel n° 3) et a demandé l'avis des experts du GRE concernant l'alignement éventuel de la vitesse maximale par construction des tracteurs dans le Règlement n° 86 (6 à 30 km/h) sur celle de la Directive 97/54/CE (6 à 40 km/h). Le GRE a décidé d'étudier cette question en vue de l'examiner à la prochaine session. Les experts ont été priés de conserver leur exemplaire du document informel n° 3, regroupant les renseignements de base sur ce sujet.

l) Règlement n° 113 (Projecteurs émettant un faisceau de croisement symétrique)

Document: document informel n° 4 (voir l'annexe au présent rapport)

79. Faute de temps, l'examen de ce sujet a été reporté à la prochaine session. Le secrétariat a été prié de distribuer le document informel n° 4 sous une cote officielle.

m) Règlement n° 6 (Indicateurs de direction)

80. Le secrétariat a informé le GRE que l'expert de la Pologne avait été alerté sur le fait qu'une figure (se rapportant aux catégories 5 et 6 d'indicateurs de direction) de l'annexe 1 du Règlement était incomplète. Le GRE a autorisé la correction de cette erreur par le biais d'un Rectificatif 1 au Complément 5 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 6. (Note du secrétariat: voir le document TRANS/WP.29/2002/8.)

ÉLECTION DU BUREAU

81. À la suite de l'annonce faite par le Secrétaire le lundi 1^{er} octobre 2001 et conformément à l'article 13 du Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690), le GRE a procédé à l'élection du Bureau le mercredi 3 octobre 2001 et a réélu M. G. Meekel (Pays-Bas) en tant que Président et M. M. Gorzkowski (Canada) en tant que Vice-Président pour les deux sessions prévues en 2002.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

82. Pour la quarante-huitième session qui doit se tenir à Genève du mardi 9 avril (14 h 30) au vendredi 12 avril 2002 (12 h 30), le GRE a arrêté l'ordre du jour suivant^{1, 2}:

1. Règlement n° 48
 - 1.1 Branchements électriques
 - 1.2 Amendements concernant les systèmes AFS
 - 1.3 Systèmes d'éclairage réparti (DLS)
 - 1.4 Installation de marquage et de matériaux rétro réfléchissants
 - 1.5 Modification du Règlement

2. Amendements aux Règlements CEE
 - 2.1 Règlement n° 7 (Feux de position, feux stop et feux d'encombrement) (amendements concernant les modules d'éclairage)
 - 2.2 Règlement n° 10 (Compatibilité électromagnétique)
 - 2.3 Règlements n°s 50, 53 et 74
 - 2.4 Règlement n° 65 (Feux d'avertissement spéciaux)
 - 2.5 Règlement n° 86 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse pour les tracteurs)
 - 2.6 Règlement n° 98 (Projecteurs munis de sources lumineuses à décharge)
 - 2.7 Règlement n° 112 (Projecteurs émettant un feu de croisement asymétrique)
 - 2.8 Règlement n° 113 (Projecteurs émettant un feu de croisement symétrique)
3. Harmonisation à l'échelle internationale des prescriptions relatives à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse (proposition d'un projet de règlement technique mondial admissible)
4. Propositions concernant de nouveaux Règlements CEE
 - 4.1 Feux de virage
 - 4.2 Systèmes adaptatifs d'éclairage avant (AFS) – y compris une présentation concrète
5. Harmonisation des faisceaux de croisement
 - 5.1 Faisceaux de croisement asymétriques
 - 5.2 Faisceaux de croisement symétriques
 - 5.3 Harmonisation des faisceaux de route
6. Questions diverses²
 - 6.1 Éblouissement causé par les projecteurs
 - 6.2 Conditions relatives à l'éclairement des feux stop
 - 6.3 Signalisation lumineuse de freinage d'urgence (y compris une présentation concrète)
 - 6.4 Amendements éventuels à la Convention sur la circulation routière (Vienne 1968)

- 6.5 Prescriptions techniques relatives à l'utilisation diurne des dispositifs d'éclairage des véhicules automobiles
- 6.6 Conversion au système électrique 42 volts

NOTES

¹ Dans un souci d'économie, aucun des documents officiels expédiés par courrier avant la session ne sera distribué en salle. Les délégations sont priées de bien vouloir se munir de leurs exemplaires des documents.

² Afin de pouvoir examiner comme il convient les sujets énumérés sous la rubrique «Questions diverses», le GRE a accepté la proposition faite par le Président d'examiner ces points le lundi 9 avril 2002.

AnnexeLISTE DES DOCUMENTS INFORMELS DISTRIBUÉS
SANS COTE PENDANT LA SESSION

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
1.	Japon	3	A	Points of Concern Regarding Daytime Running Lamps
2.	Japon	5.6	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 10
3.	Bélarus	5.11	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 86
4.	Bélarus	5.12	A	Proposal for draft corrigenda to Regulation No. 113
5.	Secrétariat	5.8	A	Revision of Standards for 42 V Automotive Electrical systems (communication from USCAR, dated 4 June 2001)
6.	États-Unis d'Amérique	5.1	A	Notice of Request for Comment Regarding Glare from the Front of Motor Vehicles at Night
7.	France	5.6	A/F	Proposition de projet d'amendements au Règlement n° 10 (Compatibilité électromagnétique des véhicules des catégories L, M, N et O)
8.	Japon	1.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 48 (concerning TRANS/WP.29/GRE/2001/39)
9.	IMMA	4.2	A	Proposal for draft amendments to draft Regulation No. [113]
10.	France	2.3	A	Information concerning the approval of a headlamp and driving beams according R98
11.	Allemagne	1.1	A	Emergency Brake Display for Rear End Accident Avoidance – Presentation by Dr. J. Gall, Bundesanstalt für Strassenwesen
12.	GTB	4.1	A	Presentation of Harmonised Beam Pattern (Test details, procedure and setup)
13.	Allemagne et France	2.2	A	Proposal for draft amendments (Supplement 3) to Regulation No. 65

N°	Auteur	Point de l'ordre du jour	Langue	Titre
14.	États-Unis d'Amérique	2.6	A	The Effectiveness of Retro-reflective Tape on Heavy Trailers
15.	GTB	4.1	A	Results of the Harmonised Beam Pattern Presentation
16.	Japon	1.4	A	Proposal for draft amendments to Regulation No. 48
Redistribution des documents informels présentés aux précédentes sessions du GRE (classés selon les points de l'ordre du jour de la quarante-septième session)				
44 ^e session				
4.	États-Unis d'Amérique	5.2	A	Request for Interpretation & Petition for Rulemaking – FMVSS 108 (Petition concerning brake-lamp illumination requirements)
45 ^e session				
1.	États-Unis d'Amérique	5.2	A	Interpretation of S5.5.4., FMVSS No. 108 (an original NHTSA interpretation file)
2.	États-Unis d'Amérique	5.2	A	Interpretation of S5.5.4., FMVSS No. 108 (an original NHTSA interpretation file)
11.	Allemagne	4.1	A	Comments to the rationale of harmonized passing beam pattern (document TRANS/WP.29/GRE/1999/8) and the harmonized symmetrical passing beam pattern (document TRANS/WP.29/GRE/2000/24)
12.	Allemagne	2.2	A	Proposal for draft amendments (Supplement 4) to Regulation No. 65
46 ^e session				
11.	Secrétariat	5.8	A	Conversion of vehicle electric systems to 42 Volts
12.	IMMA	2.4	A	IMMA Position paper on the question of amber for motorcycle position lamps
