



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2003/35
4 avril 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)
(Cent trentième session, 24-27 juin 2003,
point 7.1 de l'ordre du jour)

**PROPOSITION DE PROJET D'AMENDEMENTS À LA RÉOLUTION
D'ENSEMBLE SUR LA CONSTRUCTION DES VÉHICULES (R.E.3)**

Annexe 17 (nouvelle) – PRINCIPES DIRECTEURS CONCERNANT LA SOUMISSION
ET L'ÉVALUATION DES REQUÊTES RELATIVES À LA
MODIFICATION DES RÈGLEMENTS INTERNATIONAUX
EN MATIÈRE D'ÉCLAIRAGE AUTOMOBILE

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

Note: Le texte reproduit ci-dessous, qui a été adopté par le GRE à sa quarante-neuvième session, est transmis au WP.29 pour examen. Il est fondé sur le document TRANS/WP.29/GRE/2000/25, sans aucun amendement (TRANS/WP.29/GRE/49, par. 86).

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

PREMIÈRE PARTIE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. OBJECTIF ET CHAMP D'APPLICATION

Les présents principes directeurs ont pour objet d'aider les gouvernements, les organisations gouvernementales et les organismes officiels de consultation des gouvernements à examiner les requêtes relatives à la modification des règlements internationaux en matière d'éclairage automobile soumises par des individus ou des entreprises privées.

Les présents principes directeurs décrivent les différents éléments nécessaires à la réalisation de cet objectif de manière uniforme, afin que toutes les requêtes soient traitées de façon juste et sur un pied d'égalité, quel que soit l'organisme qui les examine.

2. DÉFINITIONS

2.1 Par «règlements internationaux en matière d'éclairage automobile», on entend les dispositions concernant les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur des véhicules à roues, figurant ou pouvant figurer dans:

- a) les Règlements annexés à l'«Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions», fait à Genève le 20 mars 1958 (précédemment appelé «Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur»);
- b) les règlements techniques mondiaux créés en vertu de l'«Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues», fait à Genève le 25 juin 1998;
- c) la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne en 1968;
- d) les Règlements et les Directives de la Communauté européennes; et
- e) d'autres règlements édictés par des autorités régionales, des gouvernements nationaux ou des organisations gouvernementales sur l'éclairage et la signalisation lumineuse des véhicules à moteur, susceptibles de concerner plus d'un pays.

- 2.2 Les requêtes, qui portent sur des règlements internationaux en matière d'éclairage automobile tels que définis au paragraphe 2.1 ci-dessus, ont pour objet:
- a) de modifier une ou plusieurs de leurs dispositions, ou
 - b) d'instituer de nouvelles dispositions ou de nouveaux règlements, ou
 - c) de supprimer des dispositions ou des règlements en vigueur.
3. MODALITÉS DE SOUMISSION ET D'ÉVALUATION
- 3.1 Toute requête conforme aux dispositions du paragraphe 2.2 ci-dessus doit être accompagnée des documents requis dans la deuxième partie des présents principes directeurs intitulée «Directives à l'intention du soumetteur fixant les renseignements qui doivent figurer dans les requêtes relatives à la modification des règlements internationaux en matière d'éclairage automobile» et doit être adressée pour un examen préliminaire:
- a) soit à l'autorité compétente d'un gouvernement ou d'une organisation gouvernementale régionale représentée au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29);
 - b) soit à une organisation non gouvernementale régionale compétente agréée par le WP.29 pour l'examen préliminaire de ses requêtes, telle que le Groupe de travail «Bruxelles 1952» (GTB).
- 3.2 Après avoir été acceptée par une des autorités mentionnées au paragraphe 3.1 ci-dessus, la requête doit être soumise à un examen préliminaire conformément aux dispositions de la troisième partie des présents principes directeurs intitulée «Rapport d'évaluation et recommandations concernant les requêtes relatives à la modification des règlements internationaux en matière d'éclairage automobile».
- 3.3 Les résultats de l'examen préliminaire doivent être communiqués au WP.29 par une des autorités définies au paragraphe 3.1 ci-dessus. Il doivent être accompagnés du rapport d'évaluation et des recommandations définies à la troisième partie des présents principes directeurs.
- 3.4 Si elles sont acceptées par le WP.29, la requête et son évaluation doivent être soumises au Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) qui est alors chargé:
- a) d'évaluer en détail l'acceptation ou le refus;
 - b) d'établir des propositions d'amendement aux règlements internationaux en matière d'éclairage automobile conformément aux instructions du WP.29, et
 - c) de faire rapport au WP.29.

DEUXIÈME PARTIE

DIRECTIVES À L'INTENTION DU SOUMETTEUR FIXANT LES RENSEIGNEMENTS QUI DOIVENT FIGURER DANS LES REQUÊTES RELATIVES À LA MODIFICATION DES RÈGLEMENTS INTERNATIONAUX EN MATIÈRE D'ÉCLAIRAGE AUTOMOBILE

1. RÉSUMÉ DE LA REQUÊTE
 - 1.1 Décrire les incidences sur la sécurité et les autres avantages de la requête et classer les raisons de la modification des règlements en vigueur par ordre de priorité, en commençant par la plus importante.
 - 1.2 Décrire le système, l'interface véhicule, l'équipement, la fonction et l'utilisation.
 - 1.3 Résumer les résultats des recherches et des essais.
 - 1.4 Définir l'incidence nette de la requête sur la sécurité ainsi que les modalités de cette définition.
 - 1.5 Établir si un brevet a déjà été déposé.
 - 1.6 Déterminer qui a examiné ou étudié la requête avant qu'elle soit soumise, en précisant le nom, l'adresse, le titre, le numéro de téléphone, le numéro de télécopie et l'adresse électronique des personnes ayant examiné ou étudié la requête avant qu'elle soit soumise.
 - 1.7 Recenser toutes les autorités réglementaires, industrielles, universitaires ou responsables de centres de recherche indépendants à qui la requête a été envoyée aux fins d'examen ou d'étude.
2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'INVENTION OU DE L'ADAPTATION
 - 2.1 Objectifs en matière de sécurité routière
 - 2.1.1 Décrire le champ ou les conditions particulières d'application.
 - 2.1.2 Quels sont les avantages attendus, par exemple en ce qui concerne le nombre d'accidents, de blessés ou de morts, le cycle de vie, la liberté de conception, la préservation de l'environnement, par exemple.
 - 2.1.3 Quel est le coût prévisible de l'invention ou de l'adaptation par véhicule et comment ce coût est-il calculé?
 - 2.1.4 La requête est-elle obligatoire ou facultative?
 - 2.2 Caractéristiques de construction détaillées
 - 2.2.1 Quelles sont les prescriptions relatives à l'emplacement et au montage sur le véhicule?

- 2.2.2 Quels sont les effets du système sur le véhicule (par exemple, en ce qui concerne le câblage, l'électronique, la mécanique, la consommation d'énergie ou encore les interférences électromagnétiques)?
- 2.2.3 Quelles sont les caractéristiques de construction et/ou technologiques?
- 2.2.4 Quelles sont les caractéristiques de fiabilité et les conditions d'entretien pendant la durée de vie d'un véhicule?
- 2.2.5 Quelles sont les possibilités et les limites techniques?
- 2.2.6 Quelles sont les incidences sur l'environnement (par exemple, l'augmentation de la consommation de carburant)?
- 2.2.7 Quelles sont les possibilités de recyclage?
- 2.2.8 Quel est le coût du dispositif et de son installation?
- 2.3 Caractéristiques fonctionnelles détaillées
- 2.3.1 S'agit-il d'une nouvelle fonction ou bien de l'extension ou de la modification d'une fonction existante?
- 2.3.2 En quoi sa fonction diffère-t-elle de la pratique actuelle en ce qui concerne par exemple la forme, l'intensité, la couleur, la durée d'exposition, l'emplacement sur le véhicule, la fréquence, ou encore le moment du déclenchement?
- 2.3.3 Quels sont les mauvaises utilisations et/ou les mauvais fonctionnements possibles et quelles dispositions sont prises pour les éviter?
- 2.4 Le fonctionnement a-t-il fait l'objet de recherches en ce qui concerne la sécurité ou d'autres critères?
- 2.4.1 Dans l'affirmative, où ont-elles été conduites et par qui?
- 2.4.2 Décrire dans le détail les essais en grandeur nature, les simulations et les essais en laboratoire qui ont été effectués et préciser dans quelles conditions.
- 2.4.3 Décrire les avantages attendus ou réels pour la sécurité du trafic.
- 2.4.4 Décrire les risques encourus au cas où la requête serait mise en application dans la circulation, par exemple en ce qui concerne la compatibilité avec les systèmes de signalisation des autres véhicules.
- 2.4.5 Décrire les résultats obtenus en matière de tolérances de fonctionnement ainsi que les défaillances éventuelles.
- 2.4.6 Résumer les résultats de chacune des recherches menées au titre du paragraphe 2.3.

2.5 Joindre les documents qui ont servi à mettre au point la requête et engager un débat sur les conclusions auxquelles on a abouti

3. ÉVALUATION DES EFFETS POSITIFS ET NÉGATIFS DE LA REQUÊTE SUR LES ÉLÉMENTS CI-DESSOUS:

(Note: remplir les rubriques ci-dessous en indiquant pour chacune d'elles si l'effet de la requête a été positif ou négatif.)

3.1 Facteurs de sécurité:

- 3.1.1 Nombre d'accidents,
- 3.1.2 Nombre de morts,
- 3.1.3 Nombre de blessés,
- 3.1.4 Dégâts matériels,
- 3.1.5 Questions opérationnelles, et
- 3.1.6 Autres.

3.2 Facteurs économiques:

- 3.2.1 Liberté de conception,
- 3.2.2 Esthétique,
- 3.2.3 Facilité d'entretien,
- 3.2.4 Incidences sur les petites entreprises, le cas échéant,
- 3.2.5 Coûts,
- 3.2.6 Fréquence des contrôles techniques périodiques des véhicules, et
- 3.2.7 Autres.

3.3 Facteurs environnementaux

- 3.3.1 Consommation de carburant,
- 3.3.2 Recyclage ou réutilisation en fin de vie,
- 3.3.3 Élimination des déchets,
- 3.3.4 Matériaux ou opérations susceptibles de nuire à la santé ou à l'environnement, et
- 3.3.5 Autres.

- 3.4 Facteurs provisoires:
 - 3.4.1 Moment de la mise en œuvre,
 - 3.4.2 Effets intermédiaires,
 - 3.4.3 Éducation du public, et
 - 3.4.4 Modifications de la réglementation de la circulation.
- 4. LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE ET DES PIÈCES À JOINDRE:
 - 4.1 Résultat des rapports de recherche et d'essai publiés, accompagnés de résumés expliquant leurs relations avec la requête,
 - 4.2 Jeu complet de pièces jointes (dessins, fiches de données, photographies, etc.),
 - 4.3 Liste des documents connexes, et
 - 4.4 Exemplaires des rapports de recherche et des rapports d'essai officiels pertinents.

* * *

TROISIÈME PARTIE

RAPPORT D'ÉVALUATION ET RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES REQUÊTES RELATIVES À LA MODIFICATION DES RÈGLEMENTS INTERNATIONAUX EN MATIÈRE D'ÉCLAIRAGE AUTOMOBILE

1. INTRODUCTION

1.1 Champ d'application

Le présent document est un formulaire d'évaluation des requêtes visant à ajouter, supprimer ou modifier des dispositions dans les règlements internationaux en matière d'éclairage automobile. Il est destiné à l'instance chargée de l'examen préalable.

1.2 Les numéros des sections correspondent exactement à ceux figurant dans le document définissant les conditions d'admission. Un résumé conforme au modèle décrit à l'appendice 2 doit être joint.

2. RÉSUMÉ DE LA REQUÊTE

2.1.1 Décrire les incidences sur la sécurité et les autres avantages de la requête et classer les raisons de la modification des règlements en vigueur par ordre de priorité, en commençant par la plus importante.

Premièrement

Deuxièmement

Troisièmement

Quatrièmement

Cinquièmement

Observations:

2.2 Décrire le système, l'interface véhicule, l'équipement, la fonction et l'utilisation.

2.2.1 Système:

2.2.2 Interface véhicule:

2.2.3 Équipement:

2.2.4 Fonction:

2.2.5 Utilisation:

2.3 Résumer les résultats des recherches et des essais:

2.4 Définir l'incidence nette de la requête sur la sécurité ainsi que les modalités de cette définition:

2.5 Établir si un brevet a déjà été déposé:

2.6 Déterminer qui a examiné ou étudié la requête avant qu'elle soit soumise en précisant le nom, l'adresse, le titre, le numéro de téléphone, le numéro de télécopie et l'adresse électronique des personnes qui ont examiné ou étudié la requête avant qu'elle soit soumise:

- 2.7 Recenser toutes les autorités réglementaires, industrielles, universitaires ou responsables de centres de recherche indépendants à qui la requête a été envoyée aux fins d'examen ou d'étude:

3. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'INVENTION OU DE L'ADAPTATION
(Les prescriptions de la section 2 de la deuxième partie intitulée «Directives à l'intention du soumetteur, fixant les renseignements qui doivent figurer dans les requêtes relatives à la modification des règlements internationaux en matière d'éclairage automobile» sont-elles satisfaites? Cocher les cases appropriées.)

	Incomplet	Complet	Satisfaisant
3.1 Objet			
3.2 Construction			
3.3 Fonctions			
3.4 Recherche			
3.5 Étude de la documentation pertinente			

4. ÉVALUATION DÉTAILLÉE DES AVANTAGES ET DES INCONVÉNIENTS
(voir appendice 1; reporter le résumé pour chacune des entrées ci-dessous)

FACTEURS	+2	+1	0	-1	-2
4.1 Facteurs de sécurité					
4.1.1 Nombre d'accidents					
4.1.2 Nombre de morts					
4.1.3 Nombre de blessés					
4.1.4 Dégâts matériels					
4.1.5 Questions opérationnelles					
4.1.6 Autres					
4.2 Facteurs économiques					
4.2.1 Liberté de conception					
4.2.2 Esthétique					

FACTEURS	+2	+1	0	-1	-2
4.2.3 Facilité d'entretien					
4.2.4 Incidences sur les petites entreprises					
4.2.5 Coûts					
4.2.6 Fréquence des contrôles techniques périodiques des véhicules					
4.2.7 Autres					
4.3 Facteurs environnementaux					
4.3.1 Consommation de carburant					
4.3.2 Recyclage ou réutilisation en fin de vie					
4.3.3 Élimination des déchets					
4.3.4 Matériaux ou opérations susceptibles de nuire à la santé ou à l'environnement					
4.3.5 Autres					
4.4 Facteurs provisoires					
4.4.1 Moment de la mise en œuvre					
4.4.2 Effets intermédiaires					
4.4.3 Éducation du public					
4.4.4 Modifications de la réglementation de la circulation					
RÉSUMÉ DU TABLEAU					

5. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE ET PIÈCES À JOINDRE

	Joint	Complets	Satisfaisants
5.1 Rapports de recherche et d'essai publiés, accompagnés de résumés expliquant leurs relations avec la requête			
5.2 Jeu complet de pièces jointes (dessins, fiches de données, photographies, etc.)			
5.3 Liste des documents connexes			
5.4 Exemplaires des rapports de recherche et des rapports d'essai officiels pertinents			

6. Résumé des conclusions et d'autres renseignements pertinents:

7. Nom, signature, titre, adresse, numéro de téléphone, numéro de télécopie, adresse électronique de l'autorité ou des autorités compétentes et du (des) représentant(s) agréé(s), accompagnés de la signature, de la date, du nom, du cachet et de l'adresse de l'autorité compétente chargée de l'examen:

Appendice 1

**DIRECTIVES FIXANT LES QUESTIONS À EXAMINER ET À ÉTUDIER
ET FACTEURS DE PONDÉRATION À PRENDRE EN COMPTE**
(voir troisième partie, par. 4)

QUESTIONS		PONDÉRATION¹				
4.1	FACTEURS DE SÉCURITÉ					
4.1.1	Accidents					
	– fréquence (une diminution de la fréquence est positive)					
	– gravité (une diminution de la gravité est positive)					
	– coûts pour la société (une diminution de ces coûts est positive)					
4.1.2	Morts					
	– fréquence (une diminution de la fréquence est positive)					
	– gravité (une diminution de la gravité est positive)					
	– coûts pour la société (une diminution de ces coûts est positive)					
4.1.3	Blessés					
	– fréquence (une diminution de la fréquence est positive)					
	– gravité (une diminution de la gravité est positive)					
	– coûts pour la société (une diminution de ces coûts est positive)					
4.1.4	Dégâts matériels					
	– fréquence (une diminution de la fréquence est positive)					
	– gravité (une diminution de la gravité est positive)					
	– coûts pour la société (une diminution de ces coûts est positive)					
4.1.5	Questions opérationnelles (une réduction de ces paramètres est positive)					
	– mauvaise interprétation du nouveau signal ou des signaux existants					
	– confusion avec d'autres signaux					
	– agacement ou distraction provoqué par le nouveau signal					
	– interférences avec d'autres systèmes à bord					
	– interférences avec des systèmes à bord d'autres véhicules					
	– interférences avec des systèmes placés ailleurs que sur des véhicules					
	– doubles emplois en cas de défaillance					
	– mauvaise utilisation					
	– mauvais fonctionnement					

QUESTIONS		PONDÉRATION ¹				
	- conduite à risque constante					
	- temps de réaction du système					
	- temps de réaction des autres usagers de la route					
4.1.6	Autres (conséquences possibles pour la sécurité)					
4.2	Facteurs économiques					
4.2.1	Liberté de conception					
	- [dispositifs supplémentaires]					
	- harmonisation					
	- facilité d'installation en deuxième monte					
	- facilité à incorporer dans les panneaux de carrosserie					
	- dispositifs perfectionnés					
	- dispositifs de pointe					
4.2.2	Esthétique					
	- compatibilité avec la carrosserie					
	- arêtes vives					
	- dimensions					
	- caractère novateur					
	- exclusivité					
	- attrait					
	- innovant					
	- convivial					
4.2.3	Facilité d'entretien					
	- DPM (défauts par million) peu élevé					
	- durée de vie utile					
	- facilité de réparation					
	- disponibilité					
	- accessibilité					
	- solidité					
	- durabilité					
	- fiabilité					

QUESTIONS		PONDÉRATION ¹				
	– robustesse					
4.2.4	Incidences sur les petites entreprises (le cas échéant)					
	– y a-t-il un effet?					
	– obstacle à la concurrence					
	– exposition au marché gris					
4.2.5	Coûts					
	– coût de remplacement					
	– coût unitaire					
	– coût pour la société					
	– coût d'exploitation					
	– coût d'élimination					
	– facilité de transfert vers les marchés émergents					
4.2.6	Effet sur le contrôle technique périodique des véhicules					
	– facilité d'inspection					
	– formation					
	– risque de corruption					
	– effet sur les normes actuelles de contrôle					
	– paramètres					
4.2.7	Autres					
4.3	Facteurs environnementaux					
4.3.1	Consommation de carburant					
	– indice de consommation moyenne (CAFE)					
	– effet de masse					
	– moteurs multicarburants					
4.3.2	Recyclage ou réutilisation en fin de vie					
	– facilité de démontage					
	– marché des produits de consommation réutilisables					
	– utilisation de deuxième génération					
	– thermodynamique					
	– dégradabilité					
	– thermorécupération					

QUESTIONS		PONDÉRATION ¹				
4.3.3	Élimination des déchets					
	– récupération des métaux lourds					
	– décharges					
	– déchets incinérables					
	– couche d’ozone					
	– effet de serre					
	– effets sur les espèces menacées					
4.3.4	Les matériaux ou les opérations risquent-ils de nuire à la santé ou à l’environnement?					
	– métaux lourds					
	– matières radioactives					
	– haute tension					
	– haute température					
	– rayonnement ultraviolet					
	– combustibilité					
	– vapeurs nocives					
	– point d’éclair					
4.3.5	Autres					
	– bruit (sur la totalité du spectre électromagnétique)					
	– émissions de CO ₂					
4.4	Facteurs provisoires					
4.4.1	Délai de mise en œuvre					
	– temps mort					
	– nouveau matériel					
	– compatibilité avec la réglementation existante					
	– modalités de la modification de la réglementation					
	– effets sur les lois nationales en vigueur					
	– conflits avec la loi en vigueur					
	– effets de l’éducation					
	– délai d’homologation par le gouvernement					
4.4.2	Effets intermédiaires					
	– gêne					
	– surabondance d’information					
	– effet psychologique					

QUESTIONS		PONDÉRATION ¹				
	- risque de confusion					
	- effet d'occultation					
	- effet de surprise/attraction					
	- effet novateur					
	- visibilité					
4.4.3	Éducation du public					
	- formation à de nouveaux procédés					
4.4.4	Modification de la réglementation de la circulation					
	- amplitude des modifications					
	- compatibilité					
	- paradigme de destruction					
	- confort					
	- atténuation de la fatigue					
	- modification du code de la route					

- ¹
- +2 = très positif
 - +1 = positif
 - 0 = neutre
 - 1 = négatif
 - 2 = très négatif

Appendice 2

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ÉVALUATION ET RECOMMANDATIONS

1. NATURE DE LA REQUÊTE SOUMISE (plusieurs réponses possibles)

- amendement à un Règlement CEE existant
- nouveau Règlement CEE
- retrait d'un Règlement CEE existant
- disposition(s) obligatoire(s)
- disposition(s) facultative(s)
- dispositions transitoires

Catégorie de véhicules visée :

Nom et adresse du demandeur:

Nom et adresse de l'autorité compétente chargée de l'examen et indication de ses liens avec le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29):

1.1 Recommandation de l'organisme d'examen:

1.2 Nécessité d'un examen supplémentaire:

1.3 Refus:

1.4 Nécessité d'un projet de spécification:

1.5 Nécessité d'un complément de recherche:

1.6 Calendrier d'introduction:

Note explicative

1. Conformément au mandat que lui avait confié le WP.29 à sa quatre-vingt-douzième session, en octobre 1990 (TRANS/SC.1/WP.29/287, par. 82), le GRE, à sa vingt-sixième session, en mai 1991, a commencé l'examen de propositions relatives à un système perfectionné d'allumage des feux stop (TRANS/SC.1/WP.29/GRE/26, par. 38 et 39). Après avoir examiné les différentes solutions techniques d'un système perfectionné d'éclairage des feux stop et de leurs éventuelles incidences sur la sécurité, le GRE est arrivé à la conclusion que cette question devrait être examinée de façon plus systématique. À sa trente-septième session, en novembre 1996 (TRANS/WP.29/GRE/37, par. 58), le GRE a prié le GTB d'envisager toutes les possibilités d'établir des directives générales visant à évaluer l'acceptabilité et les avantages éventuels des différents systèmes perfectionnés d'éclairage des feux stop. Après plusieurs débats au sein du GRE et du Groupe de travail «Bruxelles 1952» (GTB), et compte tenu des contributions présentées par plusieurs délégations nationales, il est apparu qu'il conviendrait d'élargir le champ de cette question au-delà de la simple évaluation de ce système perfectionné d'allumage des feux stop. C'est la raison pour laquelle à sa trente-neuvième session, en octobre 1997, le GRE a confié au GTB le mandat suivant (TRANS/WP.29/GRE/39, par. 58):

«Définir les critères (conditions de fonctionnement) et les caractéristiques des propositions connues (voir TRANS/SC.1/WP.29/GRE/R.173 et Add.1) et futures concernant des dispositifs supplémentaires d'éclairage et de signalisation lumineuse pour les véhicules automobiles et leurs remorques, qui doivent être respectés avant que les avantages de ces propositions et la justification de leur étude ultérieure en vue d'une incorporation dans des Règlements de la CEE ou dans des dispositions relatives à une harmonisation internationale soient reconnus.»

2. Dans le GTB, les travaux ont été menés en étroite collaboration entre les experts de l'Europe et ceux des États-Unis d'Amérique, où l'autorité compétente avait publié une déclaration sur les nouvelles idées en matière de signalisation lumineuse, en novembre 1998. Une des tâches importantes était d'analyser en détail les paramètres susceptibles d'influencer concrètement la sécurité des nouveaux dispositifs ou des nouveaux systèmes une fois mis en place. Un certain nombre de ces questions sont présentées ci-dessous.
 - Quel est le type de risque précis auquel le nouveau dispositif ou système est censé remédier?
 - Quel est l'objectif poursuivi en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité?
 - Existe-t-il des données sur d'éventuels avantages pour la sécurité?
 - Existe-t-il des résultats de recherches menées par des institutions indépendantes
 - essais expérimentaux dans des conditions définies?
 - essais dans des conditions de circulation réelle?
 - Comment le nouveau système s'insérerait-il dans les systèmes d'éclairage obligatoire ou facultatif existants?

- Quelle est la probabilité estimée d'une interprétation correcte du signal par les usagers de la route?
 - Quelle est la probabilité d'effets négatifs tels que:
 - une mauvaise interprétation du signal?
 - une confusion avec d'autres signaux?
 - une réaction d'agacement ou de distraction?
 - la prolifération de signaux analogues ou identiques?
 - Quelle serait l'efficacité du système dans toutes les conditions d'utilisation du véhicule et tout au long de sa vie?
 - Si le système est conçu pour améliorer l'éclairage et/ou la signalisation lumineuse dans des conditions particulières, par exemple par mauvais temps, quelles sont les précautions contre une mauvaise utilisation?
 - Quel serait le coût du système pendant la durée de vie du véhicule pour son propriétaire?
3. Les résultats des travaux du GTB sont présentés sous la forme de principes directeurs, qui sont subdivisés en trois parties:
- **La première partie intitulée «Dispositions générales»**, qui précise les objectifs et la portée des principes directeurs, présente les définitions et décrit les modalités de soumission et d'évaluation;
 - **La deuxième partie intitulée «Directives à l'intention du soumetteur»**, qui présente la marche à suivre par les personnes ou les entreprises privées qui souhaitent soumettre une requête relative à la modification des règlements internationaux en matière d'éclairage automobile;
 - **La troisième partie intitulée «Rapport d'évaluation et recommandations»**, qui s'adresse à l'autorité chargée de l'examen préliminaire de la requête.
4. Il convient de noter que:
- Les principes directeurs et notamment la deuxième et la troisième partie ont été rédigés afin de tenir compte de tous les paramètres possibles en ce qui concerne les effets techniques et les effets sur la société;
 - Les gouvernements ou les organisations gouvernementales peuvent utiliser les principes directeurs à leur discrétion, en appliquant leur totalité ou uniquement certaines parties adaptées à la situation en question.