



Conseil économique et social

Distr. générale
23 juillet 2010
Français
Original: anglais
Anglais et français seulement

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse

Soixante-quatrième session

Genève, 4-7 octobre 2010

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

Amendements collectifs – Règlements n^{os} 48 et 123

Proposition de complément 1 à la série 01 d'amendements au Règlement n^o 123 (Systèmes d'éclairage avant adaptatifs)

Communication des experts du Groupe de travail «Bruxelles 1952»*

Le texte ci-après, établi par l'expert du Groupe de travail «Bruxelles 1952» (GTB), vise à introduire dans le Règlement n^o 123 des dispositions particulières relatives au faisceau de route adaptatif. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte existant du Règlement sont indiquées en caractères gras pour le texte nouveau ou biffés pour le texte supprimé.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

I. Proposition

Paragraphe 1.9, modifier comme suit:

«1.9 L'«état neutre» est l'état ... ou, du faisceau de route **dans sa position d'activation maximale**, le cas échéant, est émis et qu'aucun signal de commande AFS n'est appliqué;».

Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«**2.1.7 Si le système est conçu pour émettre un faisceau de route adaptatif;**».

Paragraphe 2.2.2, modifier comme suit:

«2.2.2 Une description technique concise du système précisant:

a) La ou les fonctions d'éclairage...

...

k) Dans le cas du ou des modules DEL...

l) **Dans le cas d'un faisceau de route adaptatif, les unités d'éclairage⁴ qui produisent l'adaptation progressive du faisceau de route et du système de détection ou y contribuent, ainsi que les caractéristiques techniques pertinentes pour leur fonctionnement;**

m) **Dans le cas d'un faisceau de route à commande automatique, les unités d'éclairage⁴ qui produisent la commande dudit faisceau de route et du système de détection ou y contribuent, ainsi que les caractéristiques techniques pertinentes pour leur fonctionnement;**».

Paragraphe 5.7.2, modifier comme suit:

«5.7.2 Que soit toujours obtenu, **sauf dans le cas de l'adaptation du faisceau de route**, soit le faisceau de croisement soit le faisceau de route, sans possibilité de position intermédiaire ou d'état indéfini; en cas d'impossibilité, l'état obtenu doit répondre aux dispositions du paragraphe 5.7.3 ci-dessous;».

Ajouter de nouveaux paragraphes, libellés comme suit:

«**6.3.6 Si la fonction «adaptation du faisceau de route» existe, le système doit être conforme aux prescriptions des paragraphes ci-dessus uniquement lorsque le faisceau de route est dans sa position d'activation maximale.**

6.3.7 Lors de l'adaptation, la fonction faisceau de route doit satisfaire aux prescriptions de la partie A du tableau 7 de l'annexe 3 du présent Règlement, qui sont applicables à la fois en cas de circulation à droite et de la circulation à gauche. La conformité avec ces prescriptions doit être vérifiée pendant les essais d'homologation de type du système, ce dernier devant être associé à un générateur de signal qui doit être fourni par le demandeur. Ce générateur de signal doit reproduire les signaux émis par le véhicule et provoquer l'adaptation du faisceau de route; il doit en particulier reproduire les conditions dans lesquelles la conformité avec les prescriptions photométriques peut être vérifiée.

6.3.7.1 Si la fonction faisceau de route satisfait aux prescriptions figurant de la ligne 1 à la ligne 3 de la partie A du tableau 7 de l'annexe 3 du présent Règlement, concernant les véhicules venant en sens inverse et les

véhicules aval (faisceau symétrique), les informations pertinentes doivent être consignées dans le paragraphe 18.5 de la fiche de communication figurant à l'annexe 1.

- 6.3.7.2** Si les prescriptions du paragraphe 6.3.7 ci-dessus ne peuvent être satisfaites qu'en cas de circulation à droite ou de circulation à gauche, les informations pertinentes doivent être consignées dans le paragraphe 18.5 de la fiche de communication figurant à l'annexe 1.».

Annexe 1, ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

- «18.5 Le système est conçu pour permettre l'adaptation du faisceau de route:
à la fois en cas de circulation à droite et de circulation à gauche: oui non
à la fois en cas de circulation à droite et de circulation à gauche (faisceau symétrique): oui non
uniquement en cas de circulation à droite: oui non
uniquement en cas de circulation à gauche: oui non».

Annexe 3, après le tableau 6, ajouter un nouveau tableau, comme suit:

«Tableau 7

Prescriptions concernant l'adaptation du faisceau de route, conformément au paragraphe 6.3.7 du présent Règlement

Partie A	Point d'essai	Position/degrés		Intensité maximum **/ (cd)
		Horizontalement	Verticalement	
	Ligne 1 – Gauche Véhicule venant en sens inverse à 50 m en cas de circulation à droite	4,8°L à 2°L	0,57° vers le haut	625
	Ligne 1 – Droite Véhicule venant en sens inverse à 50 m en cas de circulation à gauche	2°R à 4,8°R	0,57° vers le haut	625
	Ligne 2 – Gauche Véhicule venant en sens inverse à 100 m en cas de circulation à droite	2,4°L à 1°L	0,3° vers le haut	1 750

Ligne 2 – Droite				
Véhicule venant en sens inverse à 100 m en cas de circulation à gauche	1°R à 2,4°R	0,3° vers le haut	1 750	
Ligne 3 – Gauche				
Véhicule venant en sens inverse à 200 m en cas de circulation à droite	1,2°L à 0,5°L	0,15° vers le haut	5 450	
Ligne 3 – Droite				
Véhicule venant en sens inverse à 200 m en cas de circulation à gauche	0,5°R à 1,2°R	0,15° vers le haut	5 450	
Ligne 4				
Véhicule aval à 50 m en cas de circulation à droite	1,7°L à 1,0°R	0,3° vers le haut	1 850	
	>1,0°R à 1,7°R		2 500	
Ligne 4				
Véhicule aval à 50 m en cas de circulation à gauche	1,7°R à 1,0°L		1 850	
	>1,0°L à 1,7°L		2 500	
Ligne 5				
Véhicule aval à 100 m en cas de circulation à droite	0,9°L à 0,5°R	0,15° vers le haut	5 300	
	>0,5°R à 0,9°R		7 000	
Ligne 5				
Véhicule aval à 100 m en cas de circulation à gauche	0,9°R à 0,5°L		5 300	
	>0,5°L à 0,9°L		7 000	

	Ligne 6			
	Véhicule aval à 200 m en cas de circulation à gauche comme en cas de circulation à droite	0,45°L à 0,45°R	0,1° vers le haut	16 000

Partie B	Point d'essai	Position/degrés */		Intensité minimum **/
		Horizontalement	Verticalement	(cd)
	50R	1,72 R	D 0,86	5 100
	50V	V	D 0,86	5 100
	50L	3,43 L	D 0,86	2 550
	25LL	16 L	D 1,72	1 180
	25RR	11 R	D 1, 72	1 180

*/ Positions angulaires pour la circulation à droite.

**/ Les prescriptions photométriques imposées à chaque point de mesure (position angulaire) de cette fonction d'éclairage s'appliquent à la moitié de la somme des valeurs respectivement obtenues sur toutes les unités d'éclairage du système pour la fonction en question.

Chacune des lignes définies dans la partie A du tableau 7, en relation avec les points d'essai prescrits dans la partie B du tableau 7, doit être mesurée individuellement en fonction du signal émis par le générateur de signal.

Lorsque le faisceau de croisement, répondant aux prescriptions du paragraphe 6.2, fonctionne en continu, parallèlement à l'adaptation du faisceau de route, les prescriptions photométriques indiquées dans la partie B du tableau 7 ne s'appliquent pas.».

Annexe 4, modifier comme suit:

«ESSAIS DE STABILITÉ DES CARACTÉRISTIQUES PHOTOMÉTRIQUES DES SYSTÈMES EN FONCTIONNEMENT

ESSAIS DE SYSTÈMES COMPLETS

Une fois mesurées...

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

- a) ...
- b) ...
- c) ...

Les essais doivent être effectués:

- a) ...
- b) ...

c) **Dans le cas d'un système émettant un faisceau de route adaptatif, le faisceau de route adaptatif doit être dans sa position d'activation maximale lorsqu'il est activé.**

L'équipement de mesure...».

II. Justification

1. Des systèmes permettant d'adapter automatiquement le faisceau de route au moyen de capteurs capables de détecter la présence d'autres véhicules ont été mis au point pour aider le conducteur. Les amendements proposés ont été élaborés aux fins de l'introduction de prescriptions objectives qui ne soient pas spécifiques à des technologies particulières et qui puissent être appliquées au processus d'homologation de type du Règlement n° 123.

2. On trouvera dans le document informel GRE-64-01 une présentation détaillée des travaux entrepris par le GTB, en collaboration avec les experts du GRE, aux fins de l'élaboration de dispositions adaptées applicables à ces nouveaux systèmes.
