

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2001/9
11 janvier 2001

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)

(Quarante-sixième session, 27-30 mars 2001,
point 1.1 de l'ordre du jour)

OBSERVATIONS CONCERNANT UNE PROPOSITION DE PROJETS D'AMENDEMENT
(COMPLÉMENT 3 À LA SÉRIE 02) AU RÈGLEMENT No 48

(Installation de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, branchements électriques,
document TRANS/WP.29/GRE/2000/16)

Transmis par l'expert de l'Organisation internationale
des constructeurs d'automobiles (OICA)

Note : Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'OICA pour indiquer sa position sur
la proposition soumise par le Royaume-Uni et examinée au cours de la quarante-cinquième
session du GRE (TRANS/WP.29/GRE/45, par. 6).

Note : Le présent document est distribué uniquement aux experts de l'éclairage et de
la signalisation lumineuse.

GE.01-20112 (F)

L'OICA se déclare préoccupée par les documents examinés et la discussion engagée à la quarante-cinquième session du GRE, notamment les documents TRANS/WP.29/GRE/2000/16 et le document informel No 7. Elle souhaiterait en conséquence que les observations suivantes soient prises en compte par le GRE au cours de sa quarante-sixième session.

La question de savoir s'il faut ou non permettre ou interdire l'allumage automatique est plus complexe qu'on l'a dit jusqu'à présent.

1. L'allumage automatique est déjà inhérent à une au moins des prescriptions du Règlement No 48. Il s'agit de la disposition rendant obligatoire l'allumage du feu-stop lorsque le conducteur actionne le frein de service.

L'allumage du feu-stop par un régulateur actif de vitesse ne serait qu'un prolongement de cette en fonction automatique.

En outre, l'allumage automatique du feu-stop sous tension réduite, pour que celui-ci serve de feu de position arrière temporaire, est déjà autorisé.

L'allumage automatique des feux de détresse dans le contexte d'un accident n'a pas encore été examiné, mais cette option pourrait être rattachée à la question du déploiement des coussins gonflables.

2. Une question qui n'a pas été abordée de manière approfondie est l'option dont sont déjà munis certains véhicules de série et qui permet l'allumage automatique des feux de position, etc., ainsi que des feux de croisement, dans certaines conditions. Ces conditions ne se rapportent pas uniquement au niveau de l'éclairage ambiant mais peuvent comprendre des mesures déclenchant l'allumage préalable, par exemple à l'approche d'un tunnel.

Il en résulte que cette question est difficile à régler, d'autant plus que les systèmes capteurs nécessaires sont toujours à l'étude afin que l'on puisse arriver à des niveaux de conception encore plus perfectionnés. Toutefois, l'on n'a pas connaissance de problèmes survenus avec les systèmes qui sont déjà utilisés depuis quelque temps.

La question de l'allumage automatique sera examinée avec celle des systèmes adaptatifs d'éclairage avant, qui seront abordés sous peu par le GRE.

3. Que reste-t-il donc à faire dans le domaine de l'allumage automatique ?

L'OICA est d'avis que les dispositifs doivent être examinés séparément en fonction de leurs avantages et inconvénients respectifs plutôt que de faire l'objet d'une interdiction générale comme proposée dans le document TRANS/WP.29/GRE/2000/16, ce qui nécessiterait un grand nombre d'exclusions.

C'est sur ce point de vue que se fonde l'opposition de l'OICA à la proposition contenue dans le document TRANS/WP.29/GRE/2000/16.
