

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
7 août 2013  
Français  
Original: anglais

---

**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-dixième session**

Genève, 21-23 octobre 2013

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Règlement n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage  
et de signalisation lumineuse) – Proposition d'amendements  
à la série 06 d'amendements****Proposition de complément 4 à la série 06 d'amendements  
au Règlement n° 48****Communication de l'expert du Groupe de travail «Bruxelles 1952»  
(GTB)\***

Le texte reproduit ci-dessous a été établi par l'expert du GTB afin de modifier les critères d'activation du mode de la classe E du faisceau de croisement d'un système d'éclairage avant actif (AFS). Les modifications apportées au texte actuel du Règlement apparaissent en gras pour les ajouts ou biffées pour les parties supprimées.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

## I. Proposition

*Paragraphe 6.22.7.4.3, modifier comme suit:*

«6.22.7.4.3 Le ou les modes de la classe E du faisceau de croisement ne doivent fonctionner que si la vitesse du véhicule dépasse ~~70~~ **60** km/h et une ou plusieurs des conditions ci-dessous sont automatiquement détectées:

a) Les caractéristiques de la route correspondent à celles d'une autoroute ~~et/ou~~ **ou** la vitesse du véhicule dépasse 110 km/h (application du signal E);

b) Lorsqu'un mode de la classe E du faisceau de croisement est conforme, d'après les documents d'homologation ou la fiche de communication du système, à un ensemble de données du tableau 6 de l'annexe 3 du Règlement n° 123.

Ensemble de données E1: vitesse du véhicule supérieure à 100 km/h (application du signal E1);

Ensemble de données E2: vitesse du véhicule supérieure à 90 km/h (application du signal E2);

Ensemble de données E3: vitesse du véhicule supérieure à 80 km/h (application du signal E3).».

<sup>1</sup> Les deux sens de circulation étant séparés par une infrastructure routière ou par un écartement matérialisé vis-à-vis de la circulation inverse. Cela implique une réduction de l'éblouissement excessif provoqué par les projecteurs des véhicules de la circulation inverse.

## II. Justification

1. Le mode de la classe E du faisceau de croisement (éclairage d'autoroute) produit une intensité lumineuse plus forte et une ligne de coupure plus élevée, assurant ainsi une meilleure visibilité au conducteur. Afin d'éviter d'éblouir les autres usagers de la route il ne doit être activé que sur des routes où les deux sens de circulation sont séparés par une infrastructure routière ou par un écartement suffisant vis-à-vis de la circulation inverse (conditions typiques de circulation sur autoroute).

2. Compte tenu du niveau actuel de la technologie, différentes approches s'offrent pour déterminer ces conditions de circulation sur autoroute ainsi que les critères d'activation du faisceau de croisement de la classe E. La vitesse du véhicule fournit l'information nécessaire dans le cas de routes où la vitesse est limitée à 110 km/h, en supposant que le conducteur respecte les limites de vitesse sur route ordinaire. Les nouvelles technologies qui font appel à des capteurs tels que des systèmes de caméra ou de localisation de type GPS peuvent fournir des informations précises permettant de déterminer si les conditions de circulation sur autoroute sont réunies indépendamment de la vitesse du véhicule.

3. S'agissant des camions et autres véhicules auxquels une vitesse maximale plus faible est imposée et lorsque le signal de vitesse ne peut pas être utilisé, les informations recueillies par des capteurs permettent aux véhicules lents de profiter des avantages en matière de sécurité qu'offre le mode de la classe E du faisceau de croisement. En outre, surtout dans le cas des camions, les différents pays imposent des limites de vitesse différentes sur les autoroutes, la plus courante étant de 80 km/h. Dans certaines circonstances, en raison notamment de la charge et de la forte densité du trafic, cette limite est souvent abaissée à moins de 70 km/h.

4. Pour améliorer le fonctionnement du système et éviter d'activer et de désactiver inutilement l'éclairage d'autoroute, le GTB propose d'abaisser à 60 km/h la limite de vitesse prescrite au 6.22.7.4.3 et de modifier les prescriptions du paragraphe 6.22.7.4.3 a) pour laisser clairement le choix entre détecter les conditions de circulation sur autoroute par des capteurs et n'activer le mode de la classe E que lorsque la vitesse dépasse 110 km/h.

5. En préparant la présente proposition, le GTB est arrivé à la conclusion que les dispositions révisées n'introduiraient aucun risque supplémentaire d'éblouissement car le critère de vitesse ne servira pas de base pour déterminer les conditions de circulation sur autoroute à des vitesses inférieures à 110 km/h. À des vitesses plus basses, il faut recourir à d'autres capteurs pour vérifier que l'écartement vis-à-vis de la circulation inverse est suffisant pour correspondre aux conditions typiques de circulation sur autoroute. En outre, comme l'activation du mode de la classe E du faisceau de croisement à faible vitesse ne présente pas de risque pour la sécurité de quelque catégorie de véhicules que ce soit, la présente proposition ne doit pas se limiter aux camions et aux autobus.

---