

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRE/2001/38  
19 juillet 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-septième session, 1<sup>er</sup>-5 octobre 2001,  
point 1.4 de l'ordre du jour)

#### RÈGLEMENT N° 48 – QUESTION D'INTERPRÉTATION

(Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

##### Communication de l'expert des Pays-Bas

Note: Le texte reproduit ci-après, établi par l'expert des Pays-Bas, vise à susciter un échange de vues sur l'interprétation du paragraphe 5.22 du Règlement n° 48, en ce qui concerne en particulier la question de savoir comment arrêter le nombre des feux-route présents sur le véhicule, à des fins d'homologation de type.

---

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

GE.01-22706 (F)

## A. ARGUMENTATION

Le paragraphe 5.22 du Règlement n° 48 dispose:

«5.22 À l'exception des catadioptres, un feu, même s'il porte une marque d'homologation, n'est pas considéré comme présent s'il n'est pas possible de le faire fonctionner simplement en y plaçant une lampe à incandescence.»

Selon l'interprétation qu'a faite de ce paragraphe l'autorité hollandaise chargée de l'homologation, il a été possible d'accorder une homologation de type à un véhicule (camion) équipé d'un total de six feux-route présents sur le véhicule. Toutefois, les projecteurs de ce véhicule sont branchés de telle manière que seuls quatre feux-route (deux paires) peuvent fonctionner en même temps. Le nombre maximal de feux-route autorisé est de quatre.

Ce véhicule particulier est (peut être) muni de trois paires de feux-route. L'une de ces paires est constituée des feux-route se trouvant dans les blocs de projecteurs principaux. S'y ajoutent deux paires de projecteurs supplémentaires qui sont (peuvent être) installées sur le véhicule, à savoir:

Une paire de projecteurs supplémentaire installée sur la partie inférieure (avant) du véhicule,

et

Une paire de projecteurs supplémentaire installée sur la partie supérieure (avant) du véhicule.

À l'aide du commutateur ordinaire, le conducteur a la possibilité d'allumer la paire de projecteurs se trouvant dans les blocs de projecteurs ordinaires.

À l'aide d'un autre (deuxième) commutateur, le conducteur a la possibilité d'allumer également une paire de projecteurs supplémentaire, c'est-à-dire, selon le désir du conducteur et conformément aux conditions de conduite, soit:

La paire installée sur la partie supérieure du véhicule,

soit:

La paire installée sur la partie inférieure du véhicule.

Il n'est pas possible d'allumer en même temps les deux paires de projecteurs supplémentaires. Il s'ensuit que le nombre total de projecteurs pouvant être allumés en même temps est de quatre.

Aux fins de l'homologation de type, l'«autre» paire de projecteurs supplémentaire n'est pas considérée comme présente étant donné qu'elle ne peut pas fonctionner en même temps que la première. Il importe de noter que le fonctionnement de ces feux a été rendu impossible par le commutateur et non pas «temporairement» par le retrait de la lampe à incandescence! C'est là

le sens fondamental de l'interprétation par les autorités hollandaises du paragraphe 5.22 du Règlement n° 48 de la CEE.

## **B. CONCLUSION**

Selon l'interprétation des autorités hollandaises, le nombre (maximal) des feux-route présents sur ce véhicule est de quatre, aux fins de l'homologation de type.

La configuration décrite ici peut présenter d'importants avantages, étant donné que le conducteur a la possibilité de choisir l'éclairage additionnel le plus judicieux, en fonction des conditions de conduite. Cette possibilité est particulièrement importante pour les camions.

En outre, la possibilité susmentionnée fait que l'installation de ces feux-route supplémentaires selon les modalités décrites plus haut est soumise au contrôle des experts lors de l'homologation de type. Un tel contrôle n'existe pas pour les feux-route supplémentaires qui sont souvent installés après l'homologation de type, c'est-à-dire à la discrétion de tout un chacun et sans tenir compte des prescriptions strictes énoncées dans le Règlement n° 48 de la CEE. L'installation fréquente de feux-route supplémentaires, en particulier sur les camions, peut indiquer un besoin.

Dernier point, et non des moindres, la possibilité d'acquérir un véhicule (camion) ayant reçu une homologation de type avec des feux-route supplémentaires pourrait en fait empêcher la prolifération de feux-route supplémentaires installés par la suite sur le véhicule en exploitation. Sans doute une question à étudier...

-----