



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****180^e session**

Genève, 10-12 mars 2020

Point 4.9.6 de l'ordre du jour provisoire

Accord de 1958 :**Examen de projets d'amendements à
des Règlements ONU existants, soumis par le GRE****Proposition de nouvelle série 07 d'amendements
au Règlement ONU n° 48 (Installation des dispositifs
d'éclairage et de signalisation lumineuse)****Communication du Groupe de travail de l'éclairage
et de la signalisation lumineuse***

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) lors de sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/WP.29/GRE/82, par. 30). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/29 et l'annexe IV au rapport. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) pour examen à leurs sessions de mars 2020.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



Série 07 d'amendements au Règlement ONU n° 48 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse)

Paragraphe 2.3.5, modification sans objet en français.

Paragraphe 2.3.6, modification sans objet en français.

Paragraphe 2.3.10, lire :

« 2.3.10 “Conditions normales d'utilisation d'un véhicule” :

2.3.10.1 Pour un véhicule à moteur, la situation dans laquelle se trouve le véhicule lorsqu'il est prêt à partir, que son système de propulsion tourne et que ses éléments mobiles sont dans la (les) position(s) normale(s) définie(s) au paragraphe 2.3.9 ;

2.3.10.2 Pour une remorque, la situation dans laquelle la remorque se trouve lorsqu'elle est attelée à un véhicule à moteur se trouvant dans les conditions définies au paragraphe 2.3.10.1, et que ses éléments mobiles se trouvent dans la (les) position(s) normale(s) définie(s) au paragraphe 2.3.9. »

Paragraphe 2.3.11, lire :

« 2.3.11 “Arrêt d'un véhicule” :

2.3.11.1 Pour un véhicule à moteur, la situation dans laquelle il se trouve lorsqu'il est immobile, que son système de propulsion est arrêté et que ses éléments mobiles sont dans la (les) position(s) normale(s) définie(s) au paragraphe 2.3.9 ; »

Paragraphe 2.7.6, lire :

« 2.7.6 Définitions relatives à l'allumage et à l'activation :

2.7.6.1 “Allumer”, actionner manuellement ou automatiquement une fonction d'éclairage ou de signalisation pour émettre effectivement de la lumière, que la fonction s'exécute correctement ou non ;

2.7.6.2 “Éteindre”, actionner manuellement ou automatiquement une fonction d'éclairage ou de signalisation pour cesser d'émettre de la lumière, que la fonction s'exécute correctement ou non ;

2.7.6.3 “Activer”, actionner manuellement ou automatiquement une fonction d'éclairage ou de signalisation, que de la lumière soit émise ou non (par exemple enclencher le mode veille) ;

2.7.6.4 “Désactiver”, arrêter manuellement ou automatiquement une fonction d'éclairage ou de signalisation, que de la lumière soit émise ou non (par exemple neutraliser le mode veille) ;

2.7.6.5 “Activation séquentielle”, un branchement électrique dans lequel les différentes sources lumineuses d'un feu sont interconnectées de manière à être allumées dans un ordre prédéterminé conformément aux règlements ONU pertinents. »

Ajouter un nouveau paragraphe 2.10.11, libellé comme suit :

« 2.10.11 “Plan V”, un plan vertical parallèle au plan médian longitudinal du véhicule et contenant le centre de référence du feu. »

Les paragraphes 2.10.11 à 2.10.17 deviennent les paragraphes 2.10.12 à 2.10.18.

Paragraphe 4.2, lire :

« 4.2 Un numéro d'homologation doit être attribué à chaque homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 07 correspondant à la série 07

d'amendements) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule, ni au même type de véhicule présenté avec un équipement non prévu au bordereau mentionné au paragraphe 3.2.2 ci-dessus, sous réserve du paragraphe 7 du présent Règlement. »

Paragraphe 5.7.1.1, lire :

« 5.7.1.1 Les prescriptions photométriques et colorimétriques applicables à un feu doivent être remplies lorsque toutes les autres fonctions avec lesquelles ce feu est groupé, combiné ou mutuellement incorporé sont éteintes.

Toutefois, lorsqu'un feu de position avant ou arrière est mutuellement incorporé avec une ou de plusieurs autres fonctions qui peuvent être allumées en même temps que lui, les prescriptions concernant la couleur de chacune de ces autres fonctions doivent être remplies lorsque la ou les fonctions mutuellement incorporées et les feux de position avant ou arrière sont allumés. »

Paragraphe 5.9, lire :

« 5.9 Sauf indications particulières, les caractéristiques photométriques (par exemple, l'intensité, la couleur, la surface apparente, etc.) d'un feu ne doivent pas être modifiées intentionnellement lorsqu'il est allumé. »

Paragraphe 5.9.2, lire :

« 5.9.2 Les caractéristiques photométriques de chaque feu peuvent varier :

- a) En fonction de la luminosité ;
- b) Du fait de l'allumage ou de l'extinction d'autres feux ; ou
- c) Lorsque les feux servent à assurer une autre fonction d'éclairage ; à condition que toute variation des caractéristiques photométriques soit conforme aux prescriptions techniques relatives au feu concerné. »

Paragraphe 5.11 et sous-paragraphes correspondants, lire :

« 5.11 Les branchements électriques doivent être tels que les feux de position avant et arrière, les feux d'encombrement (le cas échéant), les feux de position latéraux (le cas échéant) et le dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière ne puissent être allumés et éteints que simultanément.

5.11.1 Cette prescription ne s'applique pas dans les cas suivants :

- a) Lorsque les feux de position avant et arrière, ainsi que les feux de position latéraux s'ils sont combinés ou incorporés mutuellement avec les premiers, sont allumés comme feux de stationnement ; ou
- b) Lorsque les feux de position peuvent clignoter en même temps que les indicateurs de direction ; ou
- c) Lorsque les feux de circulation diurne sont allumés ;
- d) Lorsque la fonction des feux de position avant est remplie par d'autres feux conformément aux dispositions du paragraphe 5.12.1 ci-après. »

Le paragraphe 5.11.3 devient le paragraphe 5.11.2.

Paragraphe 5.12, modification sans objet en français.

Paragraphe 5.12.1.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 5.14.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 5.14.4, modification sans objet en français.

Paragraphe 5.18.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 5.18.4, lire :

« 5.18.4 Lorsque les fonctions visées au paragraphe 5.18 sont assurées par un système de feux interdépendants, deux cas peuvent se présenter :

- a) Soit le système complet de feux interdépendants est monté sur un ou plusieurs éléments mobiles. Dans ce cas, les prescriptions du paragraphe 5.18.1 doivent être respectées. Toutefois, des feux supplémentaires assurant les fonctions susmentionnées peuvent être allumés lorsque l'élément mobile se trouve dans l'une quelconque des positions fixes, à condition que ces feux supplémentaires satisfassent à toutes les prescriptions concernant la position, la visibilité géométrique et les caractéristiques photométriques applicables aux feux installés sur l'élément mobile ;

ou

- b) Soit le système de feux interdépendants est monté pour partie sur l'élément fixe et pour partie sur un élément mobile. Dans ce cas, le ou les feux interdépendants spécifiés par le demandeur lors de la procédure d'homologation de l'élément doivent satisfaire à toutes les prescriptions concernant la position et les caractéristiques colorimétriques et photométriques applicables à ces feux, dans toutes les positions fixes du ou des éléments mobiles.

La ou les prescriptions concernant la visibilité géométrique vers l'intérieur sont réputées être satisfaites lorsque ce ou ces feux interdépendants sont conformes aux valeurs photométriques prescrites dans le champ de répartition de la lumière pour l'homologation du dispositif, dans toutes les positions fixes du ou des éléments mobiles.

Dans le cas des feux indicateurs de direction, le ou les feux interdépendants spécifiés par le demandeur lors de la procédure d'homologation du dispositif doivent satisfaire à toutes les prescriptions concernant la position, la visibilité géométrique ainsi que les caractéristiques photométriques et colorimétriques dans toutes les positions fixes du ou des éléments mobiles. Cela ne s'applique pas lorsque des feux supplémentaires sont allumés pour assurer l'angle de visibilité géométrique dans toutes les positions fixes du ou des éléments mobiles, pour autant que ces feux supplémentaires satisfassent aussi à toutes les prescriptions concernant la position, la visibilité géométrique ainsi que les caractéristiques photométriques et colorimétriques applicables aux feux indicateurs de direction installés sur l'élément mobile. »

Paragraphe 5.21.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1, lire :

« 6.1 Feu de route (Règlements ONU n° 98, 112 ou 149). »

Paragraphe 6.1.2, lire :

« 6.1.2 Nombre

Deux ou quatre, homologués conformément :

- a) Au Règlement ONU n° 98 ou 112, à l'exclusion des projecteurs de la classe A ; ou
- b) Au Règlement ONU n° 149, uniquement des projecteurs des classes B et D.

Pour les véhicules de la catégorie N₃ : deux feux de route supplémentaires peuvent être installés.

Les véhicules déjà équipés de quatre projecteurs occultables ne peuvent être dotés de deux projecteurs supplémentaires que s'ils sont destinés à la

signalisation lumineuse, par allumage intermittent à courts intervalles (voir le paragraphe 5.12 ci-dessus) en conduite de jour. »

Paragraphe 6.1.7.1, lire :

« 6.1.7.1 Sauf lorsqu'ils sont employés pour donner des avertissements lumineux intermittents à intervalles rapprochés, les feux de route ne peuvent être allumés que lorsque les feux de croisement sont activés manuellement ou que les conditions de l'allumage automatique des feux de croisement existent. En conséquence, les feux de route doivent s'éteindre automatiquement lorsque les feux de croisement sont désactivés manuellement ou que les conditions de l'allumage automatique des feux de croisement cessent d'exister. »

Paragraphe 6.1.7.2, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1.7.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1.7.4, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1.7.5, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1.7.6, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1.9.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1.9.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.1.9.3.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.2, lire :

« 6.2 Feu de route (Règlements ONU n° 98, 112 ou 149). »

Paragraphe 6.2.7 et sous-paragraphes correspondants, lire :

« 6.2.7 Branchements électriques

6.2.7.1 Le fait de passer des feux de route aux feux de croisement entraîne l'extinction simultanée de l'ensemble des feux de route.

6.2.7.2 Les feux de croisement peuvent rester allumés en même temps que les feux de route. »

Paragraphe 6.2.7.3, lire :

« 6.2.7.3 Dans le cas de feux de croisement conformes au Règlement ONU n° 98 ou 149, les sources lumineuses à décharge doivent rester allumées en même temps que les feux de route. »

Paragraphe 6.2.8.2, lire :

« 6.2.8.2 La présence d'un témoin optique de fonctionnement, clignotant ou non, est obligatoire :

- a) Si l'éclairage de virage est obtenu au moyen d'un déplacement de l'ensemble du faisceau ou du coude de la ligne de coupure ; ou
- b) Si le faisceau de croisement principal est produit par un ou plusieurs modules DEL, sauf si leur branchement électrique est tel que la défaillance d'un quelconque des modules DEL cause l'extinction de tous.

Il doit s'activer :

- a) En cas de déplacement incorrect du coude de la ligne de coupure ; ou
- b) En cas de défaillance du module ou d'un quelconque des modules produisant le faisceau de croisement principal, sauf si leur branchement électrique est tel que la défaillance d'un quelconque des modules DEL cause l'extinction de tous.

Il doit rester activé aussi longtemps que dure la défaillance. Il peut être désactivé temporairement, mais il doit se remettre en fonction chaque fois que le dispositif qui met le système de propulsion en marche ou l'arrête est activé ou désactivé. »

Paragraphe 6.2.9, lire :

« 6.2.9 Autres prescriptions

Les prescriptions du paragraphe 5.5.2 ne sont pas applicables aux feux de croisement.

Les feux de croisement munis d'une source lumineuse ou d'un ou de plusieurs modules DEL produisant le faisceau de croisement principal et ayant un flux lumineux objectif total supérieur à 2 000 lm ne peuvent être installés que si un ou plusieurs nettoie-projecteurs conformes au Règlement ONU n° 45¹ le sont également.

En ce qui concerne l'inclinaison verticale, les dispositions du paragraphe 6.2.6.2.2 ne s'appliquent pas aux feux de croisement munis d'une source lumineuse ou d'un ou de plusieurs modules DEL produisant le faisceau de croisement principal et ayant un flux lumineux objectif supérieur à 2 000 lm.

Dans le cas des lampes à incandescence pour lesquelles plus d'une tension d'essai est prescrite, on applique la valeur du flux lumineux objectif correspondant au faisceau de croisement principal, indiquée sur la fiche de communication relative à l'homologation de type du dispositif.

Dans le cas de feux de croisement équipés d'une source lumineuse homologuée, le flux lumineux objectif applicable est celui qui, à la tension d'essai pertinente, figure dans la fiche de renseignements pertinente du Règlement en vertu duquel la source lumineuse appliquée a été homologuée, sans tenir compte des tolérances applicables au flux lumineux objectif prescrit dans cette fiche de renseignements.

L'éclairage de virage ne peut être obtenu qu'au moyen de feux de croisement conformes aux Règlements ONU n° 98, 112 ou 149.

Si l'éclairage de virage est obtenu au moyen d'un mouvement horizontal de l'ensemble du feu ou du coude de la ligne de coupure, il ne doit pouvoir fonctionner être allumé que si le véhicule est en marche avant, sauf lors d'un virage à droite dans la circulation à droite (ou d'un virage à gauche dans la circulation à gauche).

¹ Rien n'empêche une Partie contractante appliquant les Règlements ONU concernés d'interdire l'utilisation d'un dispositif mécanique de nettoyage des projecteurs munis de lentilles plastiques, marquées "PL". »

Paragraphe 6.4.7.1, lire :

« 6.4.7.1 Le feu ne peut être allumé que si la commande de marche arrière est engagée et si le dispositif qui commande la marche ou l'arrêt du système de propulsion se trouve en position telle que la marche de ce système soit possible. Il ne doit pas pouvoir s'allumer ou rester allumé si l'une ou l'autre des conditions ci-dessus n'est pas respectée. »

Paragraphe 6.4.7.2, lire :

« 6.4.7.2 En outre, les branchements électriques des deux feux facultatifs mentionnés au paragraphe 6.4.2.2 doivent être tels que ces deux feux ne puissent être allumés que si les feux mentionnés au paragraphe 5.11 le sont également.

Les feux installés latéralement peuvent être allumés pour les manœuvres lentes en marche avant réalisées à une vitesse inférieure ou égale à 15 km/h, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

- a) Les feux doivent être allumés et éteints manuellement au moyen d'une commande séparée ;
- b) Auquel cas, ils peuvent rester allumés même lorsque le levier de vitesses n'est plus sur la position marche arrière ;
- c) Les feux doivent s'éteindre automatiquement si la vitesse du véhicule en marche avant dépasse 15 km/h, quelle que soit la position de la commande séparée ; dans ce cas, ils doivent rester éteints, à moins d'être rallumés volontairement. »

Paragraphe 6.5.7, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.6.7.2, lire :

« 6.6.7.2 Le signal de détresse peut être allumé automatiquement lorsqu'un véhicule est impliqué dans une collision ou après l'extinction du signal de freinage d'urgence, comme il est spécifié au paragraphe 6.23 ci-dessous. Il peut alors être éteint manuellement.

Le signal de détresse peut également se déclencher automatiquement pour indiquer aux autres usagers de la route un risque de danger imminent tel qu'il est défini par les Règlements ; dans ce cas, le signal doit rester allumé jusqu'à ce qu'il soit éteint manuellement ou automatiquement. »

Paragraphe 6.6.9, lire :

« 6.6.9 Autres prescriptions

Comme il est spécifié au paragraphe 6.5.9, lorsqu'un véhicule à moteur est équipé pour tracter une remorque, la commande du signal de détresse doit pouvoir également mettre en action les feux indicateurs de direction de la remorque. Le signal de détresse doit pouvoir fonctionner même si le dispositif qui commande la marche ou l'arrêt du système de propulsion se trouve dans une position telle que la marche de ce système soit impossible. »

Paragraphe 6.7.7.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.7.7.2, lire :

« 6.7.7.2 Il n'est pas nécessaire que les feux-stop puissent s'allumer lorsque le dispositif de mise en marche ou d'arrêt du système de propulsion se trouve dans une position empêchant ce système de fonctionner. »

Paragraphe 6.8.9, lire :

« 6.8.9 Autres prescriptions

Lorsque le dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière est combiné avec des feux de position arrière eux-mêmes incorporés mutuellement aux feux-stop ou aux feux de brouillard arrière, ses caractéristiques photométriques peuvent être modifiées pendant toute la durée de fonctionnement des feux-stop ou des feux de brouillard arrière. »

Paragraphe 6.9.7, lire :

« 6.9.7 Branchements électriques

Conformément au paragraphe 5.11.

Toutefois, si un feu de position avant est mutuellement incorporé avec un feu indicateur de direction, le branchement électrique de ce feu de position avant ou sa partie mutuellement incorporée peut être conçu de telle sorte qu'il reste éteint pendant la totalité de la durée de fonctionnement du feu indicateur de direction (y compris pendant les phases d'extinction). »

Paragraphe 6.9.8, lire :

« 6.9.8 Témoin

Témoin d'enclenchement obligatoire.

Ce témoin ne doit pas être clignotant. Il n'est pas exigé si le dispositif d'éclairage du tableau de bord ne peut être allumé que simultanément avec les feux de position avant.

Cette prescription ne s'applique pas lorsque le système de signalisation lumineuse fonctionne conformément au paragraphe 6.19.7.4.

Toutefois, un témoin de défaut de fonctionnement est obligatoire s'il est prescrit par le Règlement applicable au dispositif. »

Paragraphe 6.9.9.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.10.7, lire :

« 6.10.7 Branchements électriques

Conformément au paragraphe 5.11.

Toutefois, si un feu de position arrière est mutuellement incorporé avec un feu indicateur de direction, le branchement électrique de ce feu de position arrière ou sa partie mutuellement incorporée peut être conçu de telle sorte qu'il reste éteint pendant la totalité de la durée de fonctionnement du feu indicateur de direction (y compris pendant les phases d'extinction). »

Paragraphe 6.11.7 et sous-paragraphes correspondants, lire :

« 6.11.7 Branchements électriques

Ils doivent être conçus de telle sorte que :

6.11.7.1 Le(s) feu(x) de brouillard arrière ne puisse(nt) s'allumer que si les feux de route, les feux de croisement ou les feux de brouillard avant sont eux-mêmes allumés ;

6.11.7.2 Le(s) feu(x) de brouillard arrière puisse(nt) être éteints(s) indépendamment de tout autre feu ;

6.11.7.3 L'une des possibilités suivantes s'applique :

6.11.7.3.1 Que le(s) feu(x) de brouillard arrière puisse(nt) rester allumé(s) jusqu'à ce que les feux de position soient éteints, et que le(s) feu(x) de brouillard arrière reste(nt) éteint(s) jusqu'à ce qu'il(s) soi(en)t délibérément rallumé(s) ;

6.11.7.3.2 Qu'un avertisseur, au moins acoustique, en plus du témoin obligatoire (par. 6.11.8), s'enclenche si le contact est coupé ou si la clef de contact est retirée et la porte du conducteur ouverte, que les feux indiqués au paragraphe 6.11.7.1 soient allumés ou éteints, tandis que la commande des feux de brouillard arrière est enclenchée.

6.11.7.4 Sous réserve des dispositions énoncées aux paragraphes 6.11.7.1, 6.11.7.3 et 6.11.7.5, le fonctionnement du (des) feu(x) de brouillard soit indépendant de l'allumage ou de l'extinction de tout autre feu.

6.11.7.5 Le ou les feux de brouillard arrière d'un véhicule à moteur tracteur peuvent être éteints automatiquement lorsqu'une remorque est attelée et que le ou les feux de brouillard arrière sont allumés. »

Paragraphe 6.12.7, lire :

« 6.12.7 Connexions électriques

Le branchement doit permettre l'allumage du ou des feux de stationnement situés d'un même côté du véhicule tracteur indépendamment de tout autre feu.

Le ou les feux de stationnement et, le cas échéant, les feux de position avant et arrière conformément au paragraphe 6.12.9 ci-dessous, doivent pouvoir fonctionner même si le dispositif qui met le système de propulsion en marche est dans une position qui rend impossible le fonctionnement de ce système. Tout dispositif automatique éteignant ces feux en fonction du temps est interdit. »

Paragraphe 6.12.9, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.18.9, lire :

« 6.18.9 Autres prescriptions

Si les feux de position latéraux les plus en arrière sont combinés avec des feux de position arrière eux-mêmes mutuellement incorporés aux feux de brouillard arrière ou aux feux-stop, leurs caractéristiques photométriques peuvent être modifiées pendant tout le temps où sont allumés les feux de brouillard arrière ou les feux-stop.

Les feux de position latéraux arrière doivent être orange s'ils clignotent avec le feu de position arrière. »

Paragraphe 6.19.7.1, lire :

« 6.19.7.1 Les feux de circulation diurne doivent s'allumer automatiquement lorsque le dispositif qui commande le démarrage ou l'arrêt du système de propulsion se trouve dans une position permettant à ce système de propulsion de fonctionner. Les feux de circulation diurne peuvent rester éteints tant que les conditions suivantes sont réunies : »

Paragraphe 6.19.7.1.3, lire :

« 6.19.7.1.3 Après chaque actionnement manuel du dispositif qui commande le démarrage ou l'arrêt du système de propulsion, à condition que le véhicule n'ait pas encore roulé ; »

Paragraphe 6.19.7.2, lire :

« 6.19.7.2 Les feux de circulation diurne peuvent être éteints manuellement à condition, d'une part, qu'ils s'allument automatiquement lorsque la vitesse du véhicule dépasse 15 km/h ou lorsque le véhicule a parcouru plus de 100 m et, d'autre part, qu'ils restent allumés jusqu'à ce qu'ils soient délibérément éteints de nouveau. »

Paragraphe 6.19.7.3, lire :

« 6.19.7.3 Les feux de circulation diurne doivent s'éteindre automatiquement lorsque le dispositif qui commande le démarrage ou l'arrêt du système de propulsion se trouve dans une position qui rend impossible le fonctionnement de ce système ou quand les feux de brouillard avant sont allumés, sauf s'ils sont utilisés pour donner des avertissements lumineux intermittents à intervalles rapprochés. »

Paragraphe 6.20.7, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.20.7.2, lire :

« 6.20.7.2 Lors de l'allumage du feu de marche arrière, les deux feux d'angle peuvent s'allumer simultanément, quels que soient la position du volant de direction et l'état de fonctionnement de l'indicateur de direction.

Lorsqu'ils sont ainsi allumés, les deux feux d'angle doivent s'éteindre soit :

a) Lorsque le feu de marche arrière s'éteint ;

soit

b) Lorsque la vitesse du véhicule en marche avant dépasse 15 km/h. ».

Paragraphe 6.20.9, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.22.7.1.1, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.22.7.1.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.22.7.1.5, lire :

« 6.22.7.1.5 Lorsque le véhicule est équipé de quatre unités d'éclairage occultables, il ne doit pas être possible, lorsqu'elles sont en position d'utilisation, d'utiliser d'autres projecteurs simultanément, s'ils sont conçus pour s'allumer de façon intermittente à de courts intervalles (voir par. 5.12) en conduite de jour. »

Paragraphe 6.22.7.2, lire :

« 6.22.7.2 Faisceau de croisement :

- a) La commande de passage en feux de croisement doit couper tous les feux de route ou éteindre simultanément toutes les unités d'éclairage de l'AFS produisant un faisceau de route ;
- b) Les feux de croisement peuvent rester allumés en même temps que les feux de route ;
- c) Si les unités d'éclairage produisant le faisceau de croisement sont munies de sources lumineuses à décharge, celles-ci doivent rester allumées en même temps que les feux de route. »

Paragraphe 6.22.7.3, lire :

« 6.22.7.3 L'allumage et l'extinction des feux de croisement doivent satisfaire aux prescriptions relatives aux branchements électriques énoncées aux paragraphes 5.12 et 6.2.7 du présent Règlement. ».

Paragraphe 6.22.7.4.4, lire :

« 6.22.7.4.4 Le ou les modes de la classe W du faisceau de croisement ne doivent fonctionner que si les feux de brouillard avant, le cas échéant, sont éteints et une ou plusieurs des conditions ci-dessous sont automatiquement détectées (application du signal W) :

- a) L'humidité de la route a été détectée automatiquement ;
- b) Les essuie-glaces du pare-brise fonctionnent de façon continue ou en mode automatique depuis au moins 2 min. »

Paragraphe 6.22.8.2, lire :

« 6.22.8.2 L'AFS doit obligatoirement être muni d'un témoin visuel de panne non clignotant. Ce témoin doit être activé chaque fois qu'une défaillance est détectée sur les signaux de commande AFS ou lorsqu'un signal de défaillance est reçu conformément au paragraphe 5.9 du Règlement ONU n° 123. Le témoin doit rester activé aussi longtemps que dure la défaillance. Il peut être désactivé temporairement mais être remis en fonction chaque fois que le dispositif qui met le système de propulsion en marche ou le coupe est activé ou désactivé. ».

Paragraphe 6.22.9.3.1.3, modification sans objet en français.

Paragraphe 6.23, lire :

« 6.23 Signal de freinage d'urgence

6.23.1 Présence

Obligatoire sur les véhicules à moteur.

Facultative sur les remorques.

Le signal de freinage d'urgence est obtenu par le fonctionnement simultané de tous les feux-stop ou de tous les feux indicateurs de direction installés comme il est indiqué au paragraphe 6.23.7. »

Paragraphe 6.23.7.3 et sous-paragraphes correspondants, lire :

- « 6.23.7.3 Le signal de freinage d'urgence doit pouvoir être allumé et éteint automatiquement.
- 6.23.7.3.1 Le signal de freinage d'urgence ne doit être allumé que si la vitesse du véhicule est supérieure à 50 km/h et que le système de freinage fournit le signal logique de freinage d'urgence défini dans les Règlements ONU n^{os} 13 et 13-H.
- 6.23.7.3.2 Le signal de freinage d'urgence est automatiquement éteint si le signal logique de freinage d'urgence défini dans les Règlements ONU n^{os} 13 et 13-H cesse ou si le signal de détresse est activé. »

Paragraphe 6.24.9.1, lire :

- « 6.24.9.1 Le feu de courtoisie extérieur ne peut être allumé que si le véhicule est à l'arrêt et que l'une au moins des conditions suivantes est remplie :
- Le système de propulsion est arrêté ;
 - La porte du conducteur ou l'une des portes des passagers est ouverte ;
ou
 - Une porte du compartiment de chargement est ouverte.

Les dispositions du paragraphe 5.10 doivent être respectées dans toutes les positions d'utilisation fixes. ».

Paragraphe 6.24.9.2, modification sans objet en français.

Paragraphes 6.25.7.3 à 6.25.7.6, lire :

- « 6.25.7.3 Le signal avertisseur de risque de choc arrière doit être allumé et éteint automatiquement.
- 6.25.7.4 Le signal avertisseur de risque de choc arrière ne doit pas être allumé si les indicateurs de direction, le signal de détresse ou le signal de freinage d'urgence sont activés.
- 6.25.7.5 Le signal avertisseur de risque de choc arrière ne peut être allumé que dans les conditions suivantes :

V_r	Allumage
$V_r > 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4$
$V_r \leq 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4 / 30 \times V_r$

“ V_r (vitesse relative)” : différence entre la vitesse du véhicule équipé d'un signal avertisseur de risque de choc arrière et la vitesse du véhicule qui le suit sur la même voie.

“TTC (temps restant avant la collision)” : valeur estimée du temps qui s'écoulera jusqu'à ce que le véhicule équipé du signal avertisseur de risque de choc arrière soit percuté par le véhicule qui le suit, dans l'hypothèse où la vitesse relative au moment de l'estimation reste constante.

- 6.25.7.6 La durée d'allumage du signal avertisseur de risque de choc arrière ne doit pas dépasser 3 s. »

Paragraphe 6.26.7, lire :

- « 6.26.7 Branchements électriques

Les feux de manœuvre ne doivent pouvoir être allumés qu'avec les feux de route ou les feux de croisement.

Les feux de manœuvre ne doivent pouvoir s'allumer automatiquement que pour des manœuvres lentes jusqu'à une vitesse de 15 km/h si l'une des conditions suivantes est remplie :

- a) Avant que le véhicule soit mis en mouvement pour la première fois après chaque activation manuelle du système de propulsion ; ou
- b) Si la marche arrière est engagée ; ou
- c) Si un système vidéo d'aide aux manœuvres de stationnement est activé en fonctionnement.

Les feux de manœuvre doivent s'éteindre automatiquement lorsque la vitesse du véhicule en marche avant dépasse 15 km/h et doivent alors rester éteints jusqu'à ce que les conditions d'allumage soient remplies à nouveau. »

À la fin du paragraphe 12, ajouter un nouveau paragraphe 12.6 et des sous-paragraphe ainsi conçus :

- « 12.6 Dispositions transitoires applicables à la série 07 d'amendements.
- 12.6.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 07 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ONU ne devra refuser d'accorder une homologation de type ONU en vertu du présent Règlement ONU tel que modifié par la série 07 d'amendements, ou de l'accepter.
- 12.6.2 À compter du 1^{er} juin 2022, les Parties contractantes appliquant la série 07 d'amendements au présent Règlement ONU ne seront pas tenues d'accepter les homologations de type ONU délivrées conformément à la précédente série d'amendements, accordées pour la première fois après le 1^{er} juin 2022.
- 12.6.3 Jusqu'au 1^{er} juin 2024, les Parties contractantes appliquant la série 07 d'amendements au présent Règlement ONU seront tenues d'accepter les homologations de type, et leurs extensions, établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois avant le 1^{er} juin 2022.
- 12.6.4 À compter du 1^{er} juin 2024, les Parties contractantes appliquant la série 07 d'amendements au présent Règlement ONU ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type, ni leurs extensions, délivrées en vertu des précédentes séries d'amendements à ce Règlement si un signal de freinage d'urgence n'est pas installé.
- 12.6.5 Nonobstant les dispositions transitoires énoncées ci-dessus, les Parties contractantes qui commenceront à appliquer le présent Règlement ONU après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne seront pas tenues de reconnaître les homologations de type ONU délivrées au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement ONU.
- 12.6.6 Nonobstant les dispositions du paragraphe 12.6.4, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU doivent continuer à accepter les homologations de type ONU accordées au titre de la précédente série d'amendements à ce Règlement ONU pour les types de véhicules qui ne sont pas concernés par les modifications apportées par la série 07 d'amendements.
- 12.6.7 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ONU ne pourront refuser de délivrer des homologations de type ONU au titre de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements à ce Règlement ONU, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question. »

Annexe 2, lire :

« Exemples de marques d'homologation »

Modèle A

(Voir par. 4.4 du présent Règlement)

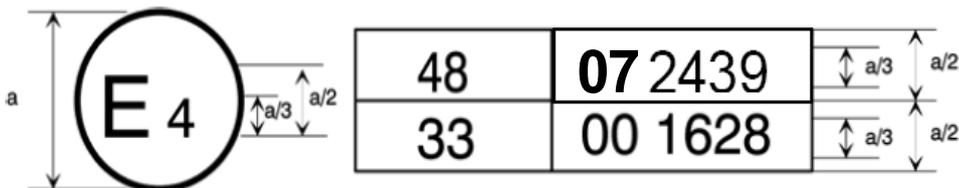


$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en ce qui concerne l'installation de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, en application du Règlement ONU n° 48 tel que modifié par la série 07 d'amendements. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été accordée conformément aux prescriptions du Règlement ONU n° 48 tel que modifié par la série 07 d'amendements.

Modèle B

(Voir par. 4.5 du présent Règlement)



$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application du Règlement ONU n° 48 tel que modifié par la série 07 d'amendements et du Règlement ONU n° 33⁵. Le numéro d'homologation indique qu'aux dates auxquelles les homologations respectives ont été accordées, le Règlement ONU n° 48 avait déjà été modifié par la série 07 d'amendements et que le Règlement ONU n° 33 était encore sous sa forme originale.

⁵ Ce dernier numéro n'est donné qu'à titre d'exemple. »

Annexe 6, paragraphe 5.4.3, lire :

« 5.4.3 Véhicules dont la suspension n'est pas classique et qui nécessitent la mise en marche du système de propulsion. »