



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules****179^e session**

Genève, 12-14 novembre 2019

Point 4.6.8 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 complément 3 à la série 02 d'amendements
au Règlement ONU n° 53 (Installation des dispositifs
d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules
de la catégorie L₃)****Communication du Groupe de travail de l'éclairage et
de la signalisation lumineuse***

Le texte ci-après, adopté par le Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE) à ses soixante-dix-neuvième (ECE/TRANS/WP.29/GRE/79, par. 36), et quatre-vingtième sessions (ECE/TRANS/WP.29/GRE/80, par. 12, 15 et 18) est fondé sur les documents ECE/TRANS/WP.29/GRE/2018/28, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2018/29, ECE/TRANS/WP.29/GRE/2018/35 et ECE/TRANS/WP.29/GRE/2018/41 et contient de nouvelles corrections de forme. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen à leurs sessions de novembre 2019.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), 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.



Complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 53 (Installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules de la catégorie L₃)

Paragraphe 2, lire :

- « 2. Définitions
- Aux fins du présent Règlement, les définitions données dans la dernière série d'amendements au Règlement ONU n° 48 en vigueur au moment de la demande d'homologation de type sont applicables, sauf indication contraire. En outre, on entend par :
- 2.1 “*Type de véhicule*”, une catégorie de véhicules qui ne présentent pas entre eux de différences sur des aspect essentiels tels que :
- 2.1.1 Les dimensions et la forme extérieure du véhicule ;
- 2.1.2 Le nombre et l'emplacement des dispositifs ;
- 2.1.3 Ne sont pas considérés comme “véhicules d'un autre type” :
- 2.1.3.1 Les véhicules qui présentent des différences au sens des paragraphes 2.1.1 et 2.1.2 ci-dessus, mais sans que cela implique une modification de la nature, du nombre, de l'emplacement ou de la visibilité géométrique des feux prescrits pour le type de véhicule considéré ;
- 2.1.3.2 Les véhicules sur lesquels des feux homologués en vertu d'un des Règlements annexés à l'Accord de 1958, ou admis dans le pays d'immatriculation, sont montés, ou sont absents lorsque l'installation de ces feux est facultative ;
- 2.2 “*Véhicule à vide*”, le véhicule sans conducteur, ni passager, ni chargement, mais avec son plein de carburant et son outillage normal de bord ;
- 2.3 “*Feu*”, un dispositif destiné à éclairer la route ou à émettre un signal lumineux à l'intention des autres usagers de la route. Les dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière et les catadioptres sont également considérés comme des feux ;
- 2.3.1 “*Feux équivalents*”, des feux ayant la même fonction et admis dans le pays d'immatriculation du véhicule ; ils peuvent avoir des caractéristiques différentes des feux équipant le véhicule lors de son homologation, à condition qu'ils satisfassent aux prescriptions du présent Règlement ;
- 2.3.2 “*Feux indépendants*”, des dispositifs ayant des surfaces apparentes distinctes, des sources lumineuses distinctes et des boîtiers distincts ;
- 2.3.3 “*Feux groupés*”, des dispositifs ayant des surfaces apparentes distinctes et des sources lumineuses distinctes, mais un boîtier commun ;
- 2.3.4 “*Feux combinés*”, des dispositifs ayant des surfaces apparentes distinctes mais une même source lumineuse et un boîtier commun ;
- 2.3.5 “*Feux mutuellement incorporés*”, des dispositifs ayant des sources lumineuses distinctes ou une source lumineuse unique fonctionnant dans des conditions différentes (différences optiques, mécaniques ou électriques, par exemple), des surfaces apparentes totalement ou partiellement communes et un boîtier commun ;
- 2.3.6 “*Feu indicateur de direction*”, le feu servant à indiquer aux autres usagers de la route que le conducteur a l'intention de changer de direction vers la droite ou vers la gauche ;
- Un feu indicateur de direction peut aussi être utilisé selon les dispositions du Règlement ONU n° 97.

- 2.3.7 “*Feu de position avant*”, le feu servant à indiquer la présence du véhicule vu de l’avant ;
- 2.3.8 “*Feu de position arrière*”, le feu servant à indiquer la présence du véhicule vu de l’arrière ;
- 2.3.9 “*Catadioptr*”, un dispositif servant à indiquer la présence d’un véhicule par réflexion de la lumière émanant d’une source lumineuse non reliée à ce véhicule, pour un observateur placé près de cette source ;
- Au sens du présent Règlement, les plaques d’immatriculation rétro réfléchissantes ne sont pas considérées comme des catadioptr ;
- 2.4 “*Surface de sortie de la lumière*” d’un “dispositif d’éclairage”, d’un “dispositif de signalisation lumineuse” ou d’un catadioptr, tout ou partie de la surface extérieure du matériau transparent comme indiqué dans la demande d’homologation par le fabricant du dispositif figurant sur le dessin (voir annexe 3) ;
- 2.5 “*Plage éclairante*” (voir annexe 3) ;
- 2.5.1 “*Plage éclairante d’un dispositif d’éclairage*” (feu de route, feu de croisement ou feu de brouillard avant), la projection orthogonale de l’ouverture totale du miroir ou, dans le cas de projecteurs à miroir ellipsoïdal, de la “lentille”, sur un plan transversal. Si le dispositif d’éclairage n’a pas de miroir, c’est la définition du paragraphe 2.5.2 ci-dessous qui s’applique. Si la surface de sortie de la lumière du feu ne recouvre qu’une partie de l’ouverture totale du miroir, on ne considère que la projection de cette partie.
- Dans le cas d’un feu de croisement, la plage éclairante est limitée par la trace de la coupure apparente sur la glace. Si le miroir et la glace sont réglables l’un par rapport à l’autre, il faut faire usage de la position de réglage moyenne ;
- Lorsqu’un projecteur émettant le faisceau de croisement principal est utilisé conjointement avec des unités d’éclairage ou des sources lumineuses supplémentaires conçues pour produire l’éclairage de virage, les multiples plages éclairantes forment ensemble la plage éclairante ;
- 2.5.2 “*Plage éclairante d’un dispositif de signalisation autre qu’un catadioptr*” (feu indicateur de direction, feu stop, feu de position avant, feu de position arrière, feu de détresse ou feu de brouillard arrière), la projection orthogonale du feu sur un plan perpendiculaire à son axe de référence et en contact avec la surface extérieure de sortie de la lumière du feu, cette projection étant limitée par les bords d’écrans situés dans ce plan et ne laissant subsister individuellement que 98 % de l’intensité totale du feu dans la direction de l’axe de référence. Pour déterminer les bords inférieur, supérieur et latéraux de la plage éclairante, on ne doit utiliser que les écrans à bord horizontal ou vertical ;
- 2.5.3 “*Plage éclairante d’un catadioptr*” (par. 2.3.9 ci-dessus), la projection orthogonale d’un catadioptr dans un plan perpendiculaire à son axe de référence et qui est délimitée par des plans contigus aux parties extrêmes de l’optique catadioptrique et parallèles à cet axe. Pour déterminer les bords inférieur, supérieur et latéraux d’un dispositif, on ne doit prendre en considération que les plans horizontaux et verticaux ;
- 2.6 “*Surface apparente*”, dans une direction d’observation donnée, à la demande du fabricant ou de son représentant dûment agréé, la projection orthogonale :
- Soit de la limite de la plage éclairante projetée sur la surface extérieure de la glace (a-b),
- Soit la surface de sortie de la lumière (c-d),
- Dans un plan perpendiculaire à la direction d’observation et tangent à la limite extérieure de la glace (voir l’annexe 3 du présent Règlement) ;

- 2.7 “Centre de référence”, l’intersection de l’axe de référence avec la surface de sortie de la lumière émise par le feu et indiquée par le fabricant du feu ;
- 2.8 “Extrémité de la largeur hors tout” de chaque côté du véhicule, le plan parallèle au plan longitudinal médian du véhicule qui en touche le bord latéral extérieur, compte non tenu de la ou des saillies :
- 2.8.1 Des miroirs rétroviseurs,
- 2.8.2 Des feux indicateurs de direction latéraux,
- 2.8.3 Des feux de position avant et arrière et des catadioptrés ;
- 2.9 “Largeur hors tout”, la distance entre les deux plans verticaux définis au paragraphe 2.8 ci-dessus ;
- 2.10 “Couleur de la lumière émise par un dispositif”. Les définitions de la couleur de la lumière émise qui figurent dans le Règlement ONU n° 48 et ses séries d’amendements en vigueur à la date de la demande d’homologation de type s’appliquent au présent Règlement ;
- 2.11 “Masse totale en charge” ou “masse maximale”, la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur ;
- 2.12 “Véhicule en charge”, le véhicule chargé de manière à atteindre sa “masse totale en charge” telle qu’elle est définie au paragraphe 2.11 ;
- 2.13 “Angle d’inclinaison transversale du faisceau”, l’angle formé par la ligne de coupure du faisceau lorsque le motocycle est dans la position définie au paragraphe 5.4 du présent Règlement et la ligne de coupure lorsque le motocycle est à un angle de roulis (voir le schéma à l’annexe 6) ;
- 2.14 “Système de correction de l’inclinaison transversale du faisceau”, un dispositif qui corrige l’inclinaison transversale du faisceau pour la faire tendre vers zéro ;
- 2.15 “Angle de roulis du motocycle”, l’angle entre la verticale et le plan longitudinal médian vertical du véhicule, lorsque le motocycle est en rotation le long de son axe longitudinal (voir le schéma à l’annexe 6) ;
- 2.16 “Signal du système de correction de l’inclinaison transversale du faisceau”, tout signal de commande ou tout signal de commande additionnel d’entrée du système, ou tout signal de commande de sortie du système émis vers le motocycle ;
- 2.17 “Générateur de signal du système de correction de l’inclinaison transversale du faisceau”, un dispositif reproduisant un ou plusieurs signaux du système de correction de l’inclinaison transversale du faisceau pour les essais du système ;
- 2.18 “Angle d’essai du système de correction de l’inclinaison transversale du faisceau”, l’angle δ formé par la ligne de coupure du faisceau (ou la partie horizontale de la ligne de coupure dans le cas d’un projecteur émettant un faisceau asymétrique) et la ligne HH (voir le schéma à l’annexe 6) ;
- 2.19 “Dispositif”, un élément ou une combinaison d’éléments servant à remplir une ou plusieurs fonctions ;
- 2.20 “Feu d’accès au véhicule”, un feu servant à fournir un éclairage supplémentaire pour aider le conducteur et les passagers à monter dans le véhicule ou à en descendre, ou encore faciliter les opérations de chargement. ».

Paragraphe 3.2.5, lire :

« 3.2.5 La méthode utilisée pour la définition de la surface apparente (voir par. 2.6) ; ».

Ajouter un paragraphe libellé comme suit :

« 3.2.6 À la discrétion du constructeur une déclaration indiquant s’il est autorisé ou non d’installer sur le véhicule des feux homologués pour être équipés de

sources lumineuses à DEL de substitution, et qui en sont équipés ; dans l'affirmative, préciser les types de feux concernés. ».

Ajouter un paragraphe libellé comme suit :

« 5.22 L'utilisation de feux homologués pour être équipés de sources lumineuses à DEL de substitution, et qui en sont équipés, est autorisée uniquement lorsqu'il est répondu positivement à la question du paragraphe 3.2.6.

Pour vérifier que cette déclaration est suivie d'effets, il faut contrôler la présence sur les feux de la marque relative à l'utilisation de sources lumineuses à DEL de substitution, tant au stade de l'homologation de type qu'à celui de la vérification de la conformité de la production. ».

Paragraphe 6.1.1.2, lire :

« 6.1.1.2 Pour les motocycles d'une cylindrée >125 cm³

Un ou deux du type homologué selon :

- a) La classe D ou E du Règlement ONU n° 113 ;
- b) Le Règlement ONU n° 112 ;
- c) Le Règlement ONU n° 1 ;
- d) Le Règlement ONU n° 8 ;
- e) Le Règlement ONU n° 20 ;
- f) Le Règlement ONU n° 72 ;
- g) Le Règlement ONU n° 98 ;
- h) La classe A, B, D, DS ou ES du Règlement ONU n° [149].

Deux du type homologué selon :

- i) La classe C du Règlement ONU n° 113 ;
- j) La classe CS du Règlement ONU n° [149]. ».

Paragraphe 6.4.6, lire :

« 6.4.6 Branchements électriques

6.4.6.1 Tous les feux stop doivent s'allumer simultanément lorsque le système de freinage émet le signal de freinage défini dans le Règlement ONU n° 78.

6.4.6.2 Il n'est pas nécessaire que les feux stop s'allument si le dispositif commandant le démarrage et/ou l'arrêt du moteur (système de propulsion), se trouve dans une position qui rend impossible le fonctionnement du moteur (système de propulsion). ».

Paragraphe 6.7.4, lire :

« 6.7.4 Visibilité géométrique

Angle horizontal : 80° à gauche et à droite pour un feu simple :

l'angle horizontal peut être de 80° vers l'extérieur et 20° vers l'intérieur pour chaque paire de feux ;

Angle vertical : 15° au-dessus et au-dessous de l'horizontale.

Toutefois, lorsqu'un feu est monté à moins de 750 mm au-dessus du sol (mesure effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 5.7), l'angle de 15° vers le bas peut être ramené à 5°. ».

Annexe 1,

Ajouter un paragraphe et une note de bas de page 4 libellés comme suit :

« 9.23 Feux homologués pour être équipés de sources lumineuses à DEL de substitution, et qui en sont équipés, autorisés sur ce type de véhicule : oui/non⁴

4

.....

...

⁴ Dans l’affirmative, donner la liste des feux concernés. ».
