|  |  |
| --- | --- |
| E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.148/Amend.8 | |
|  | 5 décembre 2023 |

Accord

Concernant l’adoption de Règlements techniques harmonisés   
de l’ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements   
et pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur les véhicules   
à roues et les conditions de reconnaissance réciproque   
des homologations délivrées conformément à ces Règlements[[1]](#footnote-2)\*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

Additif 148 − Règlement ONU no 149

Amendement 8

Complément 7 à la série 00 d’amendements − Date d’entrée en vigueur : 24 septembre 2023

Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des dispositifs (feux) et systèmes d’éclairage de la route pour les véhicules à moteur

Le présent document est communiqué uniquement à titre d’information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2023/37.

**Une image contenant croquis, dessin, cercle, clipart

Description générée automatiquement\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Nations Unies**

*Introduction, dernier paragraphe*, lire :

« Pour ce qui est des marques d’homologation, le présent Règlement comprend des prescriptions relatives à l’utilisation d’un identifiant unique qui permet d’accéder à une base de données électronique sécurisée créée par la CEE (conformément à l’annexe 5 de l’Accord de 1958), dans laquelle sont enregistrés tous les documents concernant les homologations de type. Lorsque cet identifiant unique est utilisé, il n’est pas obligatoire d’apposer sur les feux la marque d’homologation de type usuelle (marque “E”). S’il n’est pas possible de l’utiliser, pour des raisons techniques (par exemple si l’accès à la base de données en ligne de la CEE n’est pas sécurisé ou si celle-ci ne fonctionne pas), il est obligatoire d’apposer la marque d’homologation de type usuelle jusqu’à ce qu’il soit possible d’utiliser l’identifiant unique. En outre, l’identifiant unique n’est utilisable que si le document de synthèse correspondant (ECE/TRANS/WP.29/1159, par. 89) a été défini dans le présent Règlement et si la base de données permet d’y accéder. ».

*Tableau 26*, lire :

« **Classe E − Mode d’éclairage en virage non activé**

| *Classe E − Mode d’éclairage en virage non activé* | | *Position/degrés* | | | | | | *Colonne A* | | *Colonne B* | | *Colonne C* | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Prescriptions exprimées en cd* | | *Horizontale* | | | | *Verticale* | | *≙ 0 % d’écart* | | *≙ 20 % d’écart* | | *≙ 30 % d’écart* | |
| *No* | *Élément* | *à/* | *de* | *à* |  | *à* |  | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* |
| 1 | B 50 L | L | 3,43 |  |  | U | 0,57 |  | 625 |  | 880 |  | 1 005 |
| 3 | BR | R | 2,5 |  |  | U | 1 |  | 1 750 |  | 2 100 |  | 2 275 |
| 4 | Segment BRR | R | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 3 550 |  | 4 260 |  | 4 615 |
| 5 | Segment BLL | L | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 7 | Zone III b | L | 4 | L | 0,5 | U | 0,34 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 11 | 75 R | R | 1,15 |  |  | D | 0,57 | 15 200 | 79 300 | 12 160 | 95 160 | 10 640 | 103 090 |
| 12 | 50 V | V |  |  |  | D | 0,86 | 10 100 | 79 300 | 8 080 | 95 160 | 7 070 | 103 090 |
| 13 | 50 L | L | 3,43 |  |  | D | 0,86 | 6 800 | 79 300*1* | 5 440 | 95 160*1* | 4 760 | 103 090*1* |

Note du tableau 26 :

*1* La valeur maximale peut être multipliée par 1,4 si la description fournie par le constructeur garantit que cette valeur ne sera pas dépassée lors de l’utilisation ou, lorsque le système n’est utilisé que sur des véhicules assurant une stabilisation/limitation correspondante de son alimentation, comme indiqué sur la fiche de communication. ».

*Tableau 27*,lire :

« **Classe E1 − Mode d’éclairage en virage non activé**

| *Classe E1 − Mode d’éclairage en virage non activé* | | *Position/degrés* | | | | | | *Colonne A* | | *Colonne B* | | *Colonne C* | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Prescriptions exprimées en cd* | | *Horizontale* | | | | *Verticale* | | *≙ 0 % d’écart* | | *≙ 20 % d’écart* | | *≙ 30 % d’écart* | |
| *No* | *Élément* | *à/* | *de* | *à* |  | *à* |  | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* |
| 1 | B 50 L | L | 3,43 |  |  | U | 0,57 |  | 530 |  | 700 |  | 785 |
| 3 | BR | R | 2,5 |  |  | U | 1 |  | 1 750 |  | 2 100 |  | 2 275 |
| 4 | Segment BRR | R | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 3 550 |  | 4 260 |  | 4 615 |
| 5 | Segment BLL | L | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 7 | Zone III b | L | 4 | L | 0,5 | U | 0,34 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 11 | 75 R | R | 1,15 |  |  | D | 0,57 | 15 200 | 70 500 | 12 160 | 84 600 | 10 640 | 91 650 |
| 12 | 50 V | V |  |  |  | D | 0,86 | 10 100 | 70 500 | 8 080 | 84 600 | 7 070 | 91 650 |
| 13 | 50 L | L | 3,43 |  |  | D | 0,86 | 6 800 | 70 500*1* | 5 440 | 84 600*1* | 4 760 | 91 650*1* |

Note du tableau 27 :

*1* La valeur maximale peut être multipliée par 1,4 si la description fournie par le constructeur garantit que cette valeur ne sera pas dépassée lors de l’utilisation ou, lorsque le système n’est utilisé que sur des véhicules assurant une stabilisation/limitation correspondante de son alimentation, comme indiqué sur la fiche de communication. ».

*Tableau 28*, lire :

« **Classe E2 − Mode d’éclairage en virage non activé**

| *Classe E2 − Mode d’éclairage  en virage non activé* | | *Position/degrés* | | | | | | *Colonne A* | | *Colonne B* | | *Colonne C* | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Prescriptions exprimées en cd* | | *Horizontale* | | | | *Verticale* | | *≙ 0 % d’écart* | | *≙ 20 % d’écart* | | *≙ 30 % d’écart* | |
| *No* | *Élément* | *à/* | *de* | *à* |  | *à* |  | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* |
| 1 | B 50 L | L | 3,43 |  |  | U | 0,57 |  | 440 |  | 610 |  | 695 |
| 3 | BR | R | 2,5 |  |  | U | 1 |  | 1 750 |  | 2 100 |  | 2 275 |
| 4 | Segment BRR | R | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 3 550 |  | 4 260 |  | 4 615 |
| 5 | Segment BLL | L | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 7 | Zone III b | L | 4 | L | 0,5 | U | 0,34 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 11 | 75 R | R | 1,15 |  |  | D | 0,57 | 15 200 | 61 700 | 12 160 | 74 040 | 10 640 | 80 210 |
| 12 | 50 V | V |  |  |  | D | 0,86 | 10 100 | 61 700 | 8 080 | 74 040 | 7 070 | 80 210 |
| 13 | 50 L | L | 3,43 |  |  | D | 0,86 | 6 800 | 61 700*1* | 5 440 | 74 040*1* | 4 760 | 80 210*1* |

Note du tableau 28 :

*1* La valeur maximale peut être multipliée par 1,4 si la description fournie par le constructeur garantit que cette valeur ne sera pas dépassée lors de l’utilisation ou, lorsque le système n’est utilisé que sur des véhicules assurant une stabilisation/limitation correspondante de son alimentation, comme indiqué sur la fiche de communication. ».

*Tableau 29*, lire :

« **Classe E3 − Mode d’éclairage en virage non activé**

| *Classe E3 − Mode d’éclairage  en virage non activé* | | *Position/degrés* | | | | | | *Colonne A* | | *Colonne B* | | *Colonne C* | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Prescriptions exprimées en cd* | | *Horizontale* | | | | *Verticale* | | *≙ 0 % d’écart* | | *≙ 20 % d’écart* | | *≙ 30 % d’écart* | |
| *No* | *Élément* | *à/* | *de* | *à* |  | *à* |  | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* | *min.* | *max.* |
| 1 | B 50 L | L | 3,43 |  |  | U | 0,57 |  | 350 |  | 520 |  | 605 |
| 3 | BR | R | 2,5 |  |  | U | 1 |  | 1 750 |  | 2 100 |  | 2 275 |
| 4 | Segment BRR | R | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 3 550 |  | 4 260 |  | 4 615 |
| 5 | Segment BLL | L | 8 |  |  | U | 0,57 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 7 | Zone III b | L | 4 | L | 0,5 | U | 0,34 |  | 880 |  | 1 135 |  | 1 260 |
| 11 | 75 R | R | 1,15 |  |  | D | 0,57 | 15 200 | 52 900 | 12 160 | 63 480 | 10 640 | 68 770 |
| 12 | 50 V | V |  |  |  | D | 0,86 | 10 100 | 52 900 | 8 080 | 63 480 | 7 070 | 68 770 |
| 13 | 50 L | L | 3,43 |  |  | D | 0,86 | 6 800 | 52 900*1* | 5 440 | 63 480*1* | 4 760 | 68 770*1* |

Note du tableau 29 :

*1* La valeur maximale peut être multipliée par 1,4 si la description fournie par le constructeur garantit que cette valeur ne sera pas dépassée lors de l’utilisation ou, lorsque le système n’est utilisé que sur des véhicules assurant une stabilisation/limitation correspondante de son alimentation, comme indiqué sur la fiche de communication. ».

1. \* Anciens titres de l’Accord :  
   Accord concernant l’adoption de conditions uniformes d’homologation et la reconnaissance réciproque de l’homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;  
   Accord concernant l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2). [↑](#footnote-ref-2)