|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ECE/TRANS/WP.29/GRE/2024/16 | |
| _unlogo | **Conseil économique et social** | | Distr. générale  7 août 2024  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**

**Quatre-vingt-onzième session**

Genève, 22-25 octobre 2024

Point 9 de l’ordre du jour provisoire

**Autres Règlements ONU**

Proposition de complément [13] au Règlement ONU no 65

Communication de l’expert du Groupe de travail « Bruxelles 1952 »[[1]](#footnote-2)\*

[[2]](#footnote-3)Le texte ci-après, établi par l’expert du Groupe de travail « Bruxelles 1952 » (GTB), vise à corriger et à préciser les dispositions existantes. Les modifications qu’il est proposé d’apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

I. Proposition

*Paragraphe 5.1*, lire :

« 5.1 Les feux spéciaux d’avertissement doivent être conçus et construits de telle façon que, dans des conditions normales d’utilisation et en dépit des vibrations auxquelles ils peuvent alors être soumis, leur bon fonctionnement reste assuré et ils conservent les caractéristiques imposées par le présent Règlement.

Les feux spéciaux d’avertissement doivent être conçus et construits de telle façon qu’il soit satisfait aux prescriptions concernant une tension interne supérieure à 60 V ; par exemple grâce à l’apposition d’une marque sur le dispositif conformément aux prescriptions du paragraphe ~~5.1.1.5~~ **5.1.1.4** du Règlement no 100. ».

*Paragraphe 5.8*, lire :

« 5.8 Un feu spécial d’avertissement ~~tournant ou à éclat~~ de**s** ~~la~~ catégorie**s** T**, HT ou X** peut émettre de la lumière de plusieurs couleurs.

Dans ce cas, il doit être satisfait à toutes les prescriptions pour chacune des couleurs séparément sur toute la plage angulaire précisée.

L’activation de plus d’une couleur à la fois est interdite.

Le fabricant du feu doit fournir des informations de montage pour garantir un montage correct sur le véhicule et veiller à ce qu’une seule couleur du feu spécial d’avertissement soit activée à la fois. ».

*Paragraphe 5.9*, lire :

« 5.9 S’agissant des feux spéciaux d’avertissement homologués au titre du présent Règlement, l’utilisateur ne doit pas pouvoir activer des groupes de plusieurs éclats (modes de clignotement), qui ne sont pas conformes aux prescriptions du paragraphe 6 ~~de l’annexe 5~~ **du présent Règlement**. ».

*Annexe 2*, lire :

**« Annexe 2**   
**Exemples de marques d’homologation**

Une image contenant texte, Police, diagramme, capture d’écran

Description générée automatiquement

a ≥ ~~8~~**5** mm

1. …
2. …

Une image contenant texte, Police, diagramme, blanc

Description générée automatiquement

a ≥ ~~8~~**5** mm

… ».

II. Justification

Paragraphe 5.1

1. Le paragraphe 5.1.1.5 est devenu le paragraphe 5.1.1.4 dans le complément 2 à la série 02 d’amendements au Règlement ONU no 100. La présente proposition vise à actualiser en conséquence la référence qui figure dans le Règlement ONU no 65.

Paragraphe 5.8

2. En général, l’installation de feux spéciaux d’avertissement est réglementée au niveau national. Cependant, pour qu’un niveau de qualité minimal soit établi, les prescriptions nationales renvoient souvent au Règlement ONU no 65 et autorisent les dispositifs homologués au titre de ce Règlement.

3. Il est courant d’associer des feux spéciaux d’avertissement de différentes couleurs sur un véhicule aux fins de différents cas d’utilisation. C’est pourquoi, selon le texte actuel du Règlement ONU no 65, les feux spéciaux d’avertissement de la catégorie T peuvent émettre de la lumière de différentes couleurs dans les conditions précises décrites au paragraphe 5.8.

4. Il est courant d’installer un feu spécial d’avertissement de la catégorie T à l’avant du toit et, comme le feu est souvent couvert à l’arrière du fait de la présence de matériel spécial, d’installer une demi-rampe supplémentaire à l’arrière du toit.

5. Le texte actuel du Règlement ONU no 65 n’autorise ce type d’installation que sur les véhicules équipés de feux spéciaux d’avertissement de couleur bleue. Les mêmes véhicules équipés de feux spéciaux d’avertissement de couleur jaune ne sont donc pas concernés par cette possibilité, car il n’est pas possible d’homologuer une demi-rampe jaune.

6. Pour éliminer cette incohérence et par souci de neutralité technologique, la présente proposition vise à permettre que les feux spéciaux d’avertissement des catégories HT et X émettent de la lumière de différentes couleurs, au même titre que les feux de la catégorie T.

Paragraphe 5.9

7. Le paragraphe 5.9 a été ajouté en 2014 dans le complément 9 au Règlement ONU no 65. À l’époque, l’idée était de faire en sorte que les groupes de plusieurs éclats soient conformes aux prescriptions du paragraphe 6 de l’annexe 5, où est décrit « l’écart de temps Δt » entre les éclats qui se suivent immédiatement. Depuis lors, les services techniques interprètent toujours cet amendement comme une prescription supplémentaire pour les groupes d’éclats, qui s’ajoute à toutes les autres prescriptions relatives aux feux spéciaux d’avertissement.

8. L’objectif de la proposition est de préciser le texte actuel afin d’éviter la conception de modes de clignotement qui soient uniquement conformes aux prescriptions relatives à « l’écart de temps Δt » qui figurent au paragraphe 6 de l’annexe 5 et de veiller à ce qu’ils soient également conformes à d’autres dispositions importantes du Règlement ONU no 65, telles que celles qui portent sur la fréquence, la photométrie et les temps d’allumage et d’extinction. La référence au paragraphe 6 indique que toutes les prescriptions doivent être respectées, et pas uniquement celles du paragraphe 6 de l’annexe 5.

Annexe 2

9. En 2012, les prescriptions relatives au marquage pour l’éclairage, la signalisation lumineuse et les dispositifs connexes ont été harmonisées en ce qui concerne les dimensions et le rapport (a/2, a/3) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRE/2012/9). Malheureusement, le Règlement ONU no 65 a été oublié dans cette démarche. La présente proposition vise à harmoniser les prescriptions relatives aux dimensions des marquages d’homologation pour les feux spéciaux d’avertissement en les faisant passer de 8 à 5 mm.

1. \* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu’il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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. [↑](#footnote-ref-2)
2. [↑](#footnote-ref-3)