



## Conseil économique et social

Distr. générale  
22 décembre 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

##### Cent cinquante-troisième session

Genève, 8-11 mars 2011

Point 8.5 de l'ordre du jour provisoire

**Questions diverses – Cohérence entre les dispositions  
de la Convention de Vienne de 1968 et les dispositions  
des Règlements concernant les véhicules adoptés  
dans le cadre des Accords de 1958 et 1998**

### **Propositions d'amendement à la Convention sur la circulation routière (Vienne, 1968)**

#### **Communication du Groupe de travail de l'éclairage et de la signalisation lumineuse (GRE)\***

Le texte ci-après, fondé sur le document informel WP.29-152-10, est présenté au Forum mondial (WP.29) aux fins de son examen et de son approbation éventuelle en mars 2011, puis de sa transmission au Groupe de travail de la sécurité routière (WP.1) (ECE/TRANS/WP.29/1087, par. 88). Le travail d'identification des dispositions contradictoires existant entre la Convention et les Règlements CEE a été réalisé par l'élaboration d'une proposition d'amendements à la Convention, qui vise à aligner le contenu technique de la Convention sur celui des Règlements. Conformément au mandat défini par le GRE, le document, hormis quelques points d'ordre général, s'en tient à des dispositions relatives au domaine de l'éclairage des véhicules et de la signalisation lumineuse, telles qu'elles figurent dans les règlements pertinents de l'Accord de 1958. Les amendements qu'il est proposé d'apporter au texte actuel de la Convention sont indiqués en caractères **gras** ou ~~biffés~~. La note explicative décrit le contexte/l'historique et les questions particulières abordées par le groupe informel.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer la performance des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## A. Proposition

### Article 25 bis

Prescriptions particulières applicables aux tunnels comportant une signalisation spéciale

Dans les tunnels comportant une signalisation spéciale, les prescriptions ci-après sont applicables:

1. Il est interdit à tout conducteur:
  - a) De faire marche arrière;
  - b) De faire demi-tour;
  - c) *[supprimé]*
2. Même si le tunnel est éclairé, **les feux de croisement doivent être allumés par le conducteur ou automatiquement; à défaut, le conducteur peut allumer ses feux de route.**

### Article 32

Règles d'utilisation des feux

1. Entre la tombée de la nuit et le lever du jour, ainsi qu'en toute autre circonstance où la visibilité est insuffisante du fait, par exemple, de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie, les feux ci-après doivent être allumés sur un véhicule en mouvement:
  - a) Sur les véhicules à moteur et les cyclomoteurs, les feux de route ou feux de croisement et les feux de position arrière, selon l'équipement prescrit par la présente Convention pour le véhicule de chaque catégorie;
  - b) Sur les remorques, les feux de position avant si ces feux sont prescrits au paragraphe 32 de l'annexe 5 de la présente Convention et au moins deux feux de position arrière.
2. Les feux de route doivent être éteints et remplacés par les feux de croisement:
  - a) Dans les agglomérations lorsque la route est suffisamment éclairée et en dehors des agglomérations lorsque la **route** est éclairée de façon continue et que cet éclairage est suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante et aux autres usagers de la route de percevoir le véhicule à une distance suffisante;
  - b) Lorsqu'un conducteur va croiser un autre véhicule, de façon à éviter l'éblouissement, à la distance nécessaire pour que le conducteur de cet autre véhicule puisse continuer sa marche aisément et sans danger;
  - c) Dans toute autre circonstance où il est nécessaire de ne pas éblouir les autres usagers de la route ou les usagers d'une voie d'eau ou d'une voie ferrée qui longe la route.
3. Toutefois, lorsqu'un véhicule en suit un autre à faible distance, les feux de route peuvent être utilisés pour donner un avertissement lumineux dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 28 de l'intention de dépasser.
4. Les feux de brouillard ne peuvent être allumés qu'en cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou dans des conditions analogues et, en ce qui concerne les feux de brouillard avant, pour remplacer les feux de croisement. La législation nationale peut autoriser l'utilisation simultanée des feux de brouillard

avant et des feux de croisement et l'utilisation des feux de brouillard avant sur les routes étroites et comportant de nombreux virages.

5. Sur les véhicules équipés de feux de position avant, ces feux doivent être utilisés en même temps que les feux de route, les feux de croisement ou les feux de brouillard avant. **Les feux de croisement et/ou les feux de route peuvent, en remplacement, assurer la fonction feux de position avant, à condition qu'en cas de défaillance, les feux de position avant soient automatiquement rallumés.**
6. **En l'absence de** législation nationale ~~peut rendre obligatoire pour~~, les conducteurs de véhicules à moteur **peuvent utiliser** pendant le jour des feux de croisement ou des feux de jour. Dans ce cas, les feux de position arrière **peuvent** être utilisés en même temps que les **feux de croisement ou les feux de jour**.
7. De jour, les conducteurs de motocycles doivent rouler **en ayant allumé** au moins un feu de croisement avant et un feu rouge arrière. La législation nationale peut autoriser l'utilisation de feux de jour au lieu de feux de croisement.
8. Entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que dans toute autre circonstance où la visibilité est insuffisante, la présence de véhicules à moteur et de ~~leurs~~ remorques **attelées à des véhicules à moteur**, à l'arrêt ou en stationnement sur une route doit être indiquée par des feux de position avant et arrière. En cas de brouillard épais, de chute de neige, de forte pluie ou de conditions analogues, les feux de croisement ou les feux de brouillard avant peuvent être utilisés. Dans ces conditions, les feux de brouillard arrière peuvent être utilisés en complément des feux de position arrière.
9. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 8 du présent article, à l'intérieur d'une agglomération, les feux de position avant et arrière peuvent être remplacés par des feux de stationnement, à condition que:
  - a) Les dimensions du véhicule n'excèdent pas 6 m de long et 2 m de large;
  - b) Aucune remorque ne soit attelée au véhicule;
  - c) Les feux de stationnement soient placés sur le côté du véhicule opposé au bord de la **route** le long duquel le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement.
10. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 8 et 9 du présent article, un véhicule peut être à l'arrêt ou en stationnement tous feux éteints:
  - a) Sur une route éclairée de façon telle que le véhicule soit visible distinctement à une distance suffisante;
  - b) En dehors de la **route** et d'un accotement stabilisé;
  - c) Lorsqu'il s'agit de cyclomoteurs et de motocycles à deux roues sans side-car et non munis de batterie, tout au bord de la **route** dans une agglomération.
11. La législation nationale peut accorder des dérogations aux dispositions des paragraphes 8 et 9 du présent article pour les véhicules à l'arrêt ou en stationnement à l'intérieur d'une agglomération, ~~dans des rues~~ où la circulation est très faible.
12. Les feux de marche arrière ne peuvent être utilisés que lorsque le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière; **les feux de marche arrière supplémentaires facultatifs peuvent rester allumés lors des manœuvres avant à faible vitesse.**
13. Les signaux de détresse ne peuvent être utilisés que pour avertir les autres usagers de la route d'un danger particulier:

- a) Lorsqu'un véhicule en panne ou accidenté ne peut être déplacé immédiatement, de telle sorte qu'il constitue un obstacle pour les autres usagers;
  - b) Lorsqu'il s'agit de signaler aux autres usagers le risque d'un danger imminent.
14. Les feux spéciaux d'avertissement:
- a) Émettant une lumière bleue ne peuvent être utilisés que sur les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente ou dans d'autres cas lorsqu'il est nécessaire d'avertir les autres usagers de la route de la présence du véhicule;
  - b) Émettant une lumière jaune-auto ne peuvent être utilisés que lorsque les véhicules sont réellement affectés aux tâches particulières pour lesquelles ils ont été équipés du feu spécial d'avertissement ou lorsque la présence desdits véhicules sur la route constitue un danger ou une gêne pour les autres usagers.
- L'utilisation de feux d'avertissement émettant d'autres couleurs peut être autorisée par la législation nationale.
15. En aucun cas un véhicule ne doit être équipé de feux rouges à l'avant ou de feux blancs à l'arrière, sous réserve des dérogations indiquées au paragraphe 61 de l'annexe 5. Un véhicule ne doit pas être modifié ni être équipé de feux supplémentaires d'une manière qui risque de contrevenir à la présente disposition.

## Annexe 1

### Dérogations à l'obligation d'admettre en circulation internationale les automobiles et les remorques

8. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile munie de feux de croisement à faisceau asymétrique lorsque le réglage des faisceaux n'est pas adapté au sens de la circulation sur leur territoire.

## Annexe 5

### Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 a) de l'article 3 et du paragraphe 1 de l'article 39 de la présente Convention, toute Partie contractante peut, pour les automobiles qu'elle immatricule et pour les remorques qu'elle admet à la circulation en vertu de sa législation nationale, imposer des prescriptions complétant les dispositions de la présente annexe ou plus rigoureuses que celles-ci. Tout véhicule en circulation internationale doit satisfaire aux prescriptions techniques en vigueur dans son pays d'immatriculation lors de sa première mise en service.
- 1 bis. Les véhicules, systèmes, pièces et équipements qui ont été homologués conformément aux Règlements annexés à l'«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», fait à Genève le 20 mars 1958, amendements compris, sont réputés conformes à la présente annexe, pour autant que les Règlements susmentionnés n'aillent pas à l'encontre des principes définis à l'alinéa v de l'article premier, aux paragraphes 1 et 5 de l'article 8 et au paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention dans la lettre V de l'article 1, paragraphes 1 et 5 de l'article 8 et du paragraphe 1 de l'article 13 de la Convention.**
2. Au sens de la présente annexe, le terme «remorque» ne s'applique qu'aux remorques destinées à être attelées à une automobile.
3. Les Parties contractantes qui, conformément à l'article premier, alinéa n, de la Convention, ont déclaré vouloir assimiler aux motocycles des véhicules à trois roues dont la masse à vide n'excède pas 400 kg doivent soumettre ces derniers aux prescriptions imposées dans la présente annexe soit pour les motocycles, soit pour les autres automobiles.

## Chapitre II

### Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules

19. Aux fins du présent chapitre, le terme:
- «Feu de route» désigne le feu servant à éclairer la route sur une grande distance en avant de ce véhicule;
  - «Feu de croisement» désigne le feu servant à éclairer la route en avant de ce véhicule sans éblouir ni gêner indûment les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers de la route;
  - «Système d'éclairage avant adaptatif» désigne un dispositif d'éclairage émettant des faisceaux dont les caractéristiques s'adaptent automatiquement aux conditions variables d'utilisation du faisceau de croisement et/ou du faisceau de route;**
  - «Feu d'angle» désigne un feu [à allumage automatique] servant à compléter l'éclairage de la partie de la route située en avant du véhicule, du côté vers lequel celui-ci va tourner;**
  - «Feu de position avant» désigne le feu servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'avant;
  - «Feu de position arrière» désigne le feu servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule vu de l'arrière;
  - «Feu-stop» désigne le feu servant à indiquer aux autres usagers de la route qui se trouvent derrière ce véhicule que le **déplacement longitudinal du véhicule est volontairement ralenti;**
  - «Signal de freinage d'urgence» désigne un signal produit automatiquement qui indique aux usagers de la route qui se trouvent en arrière du véhicule qu'une puissante force de ralentissement a été appliquée au véhicule en raison des conditions de circulation; il est émis par le fonctionnement simultané de tous les feux-stop ou feux indicateurs de direction du véhicule;**
  - «Signal avertisseur de risque de collision fronto-arrière» désigne un signal automatique[ment] émis par le véhicule aval à l'intention du véhicule amont afin de l'avertir qu'il doit agir de toute urgence pour éviter une collision;**
  - «Feu de brouillard avant» désigne le feu servant à améliorer l'éclairage de la route en avant du véhicule en cas de **brouillard ou dans toute situation analogue caractérisée par une visibilité réduite;**
  - «Feu de brouillard arrière» désigne le feu servant à rendre le véhicule plus facilement visible vu de l'arrière, **en cas de brouillard dense ou dans toute situation analogue caractérisée par une visibilité réduite;**
  - «Feu de marche arrière» désigne le feu servant à éclairer la route à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers de la route que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière, **ou, s'il s'agit de feux de marche arrière supplémentaires facultatifs, à fournir un éclairage latéral lors des manœuvres à faible vitesse;**
  - «Feu indicateur de direction» désigne 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 ou plusieurs feux indicateur de direction peuvent**

également servir à indiquer le fonctionnement d'un système d'alarme pour véhicules;

«Feu de stationnement» désigne **un feu servant à signaler la présence d'un véhicule en stationnement dans une agglomération. Il remplace, dans ce cas, les feux de position avant et arrière;**

«Feu d'encombrement» désigne le feu **installé près de l'extrémité hors tout de la largeur et aussi proche que possible de la hauteur du véhicule et destiné à indiquer nettement sa largeur hors tout. Ce feu est destiné à compléter les feux de position avant et arrière de certains véhicules et remorques en attirant particulièrement l'attention sur leur encombrement;**

«Signal de détresse» désigne le signal donné par le fonctionnement simultané de tous les feux indicateurs de direction **d'un véhicule pour signaler le danger particulier que constitue momentanément le véhicule pour les autres usagers de la route;**

«Feu de position latéral» désigne **un feu servant à indiquer la présence d'un véhicule vu de côté;**

«Feu spécial d'avertissement» désigne **un feu émettant une lumière intermittente bleue, rouge ou jaune-rouge, utilisé sur les véhicules et destiné à signaler soit un véhicule prioritaire, soit un véhicule ou un groupe de véhicules dont la présence sur la route impose aux autres usagers de la route de prendre des précautions particulières, notamment les convois de véhicules, les véhicules de dimensions exceptionnelles et les véhicules ou engins de construction ou d'entretien des routes;**

«Feux de plaques arrière d'immatriculation» désigne le dispositif **servant à assurer l'éclairage de l'emplacement destiné à la plaque d'immatriculation arrière et qui peut être composé de différents éléments optiques;**

«Feu de circulation diurne» désigne un feu **tourné vers l'avant servant à rendre le véhicule plus visible en conduite de jour;**

«Feu de courtoisie extérieur» désigne 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;**

«Catadioptré» désigne 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 ladite source;**

«Marquage à grande visibilité» désigne un dispositif destiné à accroître la visibilité d'un véhicule vu de côté ou de l'arrière (ou dans le cas d'une remorque, de l'avant également), grâce à la réflexion de la lumière émanant d'une source lumineuse non reliée à ce véhicule, **pour un observateur placé près de ladite source;**

«Plage éclairante» désigne 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. Dans le cas d'un catadioptré, la plage éclairante est considérée comme étant délimitée par les plans contigus aux parties extrêmes de l'optique catadioptrique;**

[«Feu simple» désigne un feu assurant une fonction d'éclairage ou de signalisation lumineuse et comportant une ou plusieurs sources lumineuses et une plage éclairante, qui peut être monobloc ou constitué d'au moins

deux parties ou d'un ensemble de deux feux indépendants ayant la même fonction, ou de deux catadioptrés indépendants, installés de manière que la projection de leur plage éclairante dans le sens de l'axe de référence occupe au moins 60 % du plus petit quadrilatère circonscrit à ces projections. Si la plage est composée de plus de deux parties distinctes, soit la surface totale des projections occupe au moins 60 % du plus petit quadrilatère circonscrit à ces projections, soit la distance entre deux parties distinctes adjacentes ne dépasse pas 15 mm.]

[«Deux feux» ou «un nombre pair de feux» désigne une seule surface de sortie de la lumière ayant la forme d'une bande, lorsque celle-ci est située symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, et qu'elle s'étend au moins jusqu'à 0,40 m de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule, de chaque côté de celui-ci, en ayant une longueur minimale de 0,80 m. L'éclairage devra être assuré par au moins deux sources de lumière situées le plus près possible de ses extrémités. La surface de sortie de la lumière peut être constituée par un ensemble d'éléments juxtaposés, les projections des différentes surfaces de sortie de la lumière occupant au moins 60 % du plus petit rectangle circonscrit à ces surfaces.]

[«Système de feux interdépendants» désigne un ensemble constitué de deux ou trois feux interdépendants ayant la même fonction. Ces feux fonctionnent ensemble lorsqu'ils sont activés, ont des surfaces de sortie de la lumière distinctes dans le sens de l'axe de référence et des boîtiers distincts, et peuvent avoir des sources lumineuses distinctes qui sont allumées et éteintes simultanément. La distance entre deux plages éclairantes adjacentes ne dépasse pas 75 mm lorsque la mesure est effectuée dans le sens de l'axe de référence.]

[19 bis. Chaque fonction peut être assurée par plus d'un feu]

20. Les couleurs des feux visés au présent chapitre doivent être, autant que possible, conformes aux définitions données dans le **Règlement CEE n° 48 relevant de l'«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»**.
21. À l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser, à sa **vitesse maximale**, les 40 km (25 miles) à l'heure doit être munie à l'avant d'un nombre pair de feux de route blancs ou jaunes sélectifs **ou des parties pertinentes d'un système d'éclairage avant adaptatif**. ~~Les bords extérieurs de la plage éclairante des feux de route ne doivent en aucun cas être situés plus près de l'extrémité de la largeur hors tout du véhicule que les bords extérieurs de la plage éclairante des feux de croisement.~~
22. À l'exception des motocycles, toute automobile susceptible de dépasser, à sa **vitesse maximale**, les 10 km (6 miles) à l'heure doit être munie à l'avant de **deux feux de croisement blancs ou jaunes sélectifs ou des parties pertinentes d'un système d'éclairage avant adaptatif**. ~~Une automobile doit être munie d'une installation telle que pas plus de deux feux de croisement puissent être allumés simultanément. Les feux de croisement doivent être réglés conformément à la définition du paragraphe 19 de la présente annexe. L'allumage des feux de croisement et/ou le passage des feux de route aux~~



**feux de croisement peuvent être automatiques, en fonction des conditions ambiantes ou de circulation.**

23. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'avant de deux feux de position avant blancs **ou jaune-auto**. ~~toutefois, le jaune sélectif est admis pour les feux de position avant incorporés dans des feux de route ou des feux de croisement émettant des faisceaux de lumière jaune sélectif. Ces feux de position avant, lorsqu'ils sont les seuls feux allumés à l'avant du véhicule, doivent être visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route.~~
24. a) Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux de position arrière rouges ~~visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route;~~
- b) Toute remorque doit être munie à l'arrière d'un nombre pair de feux de position arrière rouges. ~~visibles de nuit par temps clair sans éblouir ni gêner indûment les autres usagers de la route. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m peuvent n'être munies que d'un seul de ces feux si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-car.~~
25. Toute automobile ou remorque portant à l'arrière un numéro d'immatriculation doit être équipée de **feux de plaques arrière d'immatriculation**.
26. **Sur toute automobile, y compris les motocycles**, et sur tout ensemble constitué par un véhicule automobile et une ou plusieurs remorques, les connexions électriques doivent être telles que les feux de route, feux de croisement et feux de brouillard avant ne peuvent être allumés que **conjointement aux feux de position avant et arrière, aux feux d'encombrement, le cas échéant, les feux de position latéraux, le cas échéant et les feux de plaques arrière d'immatriculation**. Cependant, cette condition n'est pas imposée pour les feux de route ou les **feux de croisement** lorsqu'ils sont utilisés pour donner les avertissements lumineux visés au paragraphe 3 de l'article 32 de la Convention.
27. **Toute automobile à l'exception des motocycles et toute remorque peut [doit] être munie à l'arrière d'un ou de deux feux de brouillard arrière**; ils ne doivent pouvoir s'allumer que lorsque les feux de route, les feux de croisement ou les feux de brouillard avant sont en service.
28. Toute automobile autre qu'un motocycle à deux roues sans side-car doit être munie à l'arrière d'au moins deux catadioptrés rouges de forme non triangulaire. ~~Ces rétro-rélecteurs, lorsqu'ils sont éclairés par les feux de route, les feux de croisement ou les feux de brouillard d'un autre véhicule, doivent être visibles la nuit par temps clair par le conducteur de cet autre véhicule. La plage éclairante d'un catadioptré peut avoir des parties communes avec celle de tout autre feu monté à l'arrière.~~
29. Toute remorque doit être munie à l'arrière d'au moins deux **catadioptrés** rouges. Ces **catadioptrés** doivent avoir la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est en haut et un côté est horizontal. ~~Aucun feu de signalisation ne doit être placé à l'intérieur du triangle. Ces rétro-rélecteurs doivent satisfaire à la condition de visibilité fixée au paragraphe 27 ci-dessus. Toutefois, les remorques dont la largeur hors tout ne dépasse pas 0,80 m peuvent n'être munies que d'un seul rétro-rélecteur si elles sont attelées à un motocycle à deux roues sans side-~~

- ~~ear.~~ La plage éclairante d'un catadioptré peut avoir des parties communes avec celle de tout autre feu monté à l'arrière.
30. Toute automobile à l'exception des motocycles mesurant plus de 6 m de long et toute remorque peuvent [doivent] être munies d'un ou de plusieurs catadioptrés latéraux jaune-auto. Le catadioptré latéral le plus à l'arrière peut être rouge s'il est combiné à un feu arrière rouge.
31. Toute automobile à l'exception des motocycles et toute remorque mesurant plus de 6 m de long (pour les remorques avec timon) peuvent [doivent] être munies de feux de position latéraux jaune-auto. Le feu de position latéral le plus à l'arrière peut être rouge s'il est combiné à un feu arrière rouge.
32. Toute remorque doit être munie à l'avant de deux catadioptrés blancs, de forme non triangulaire. ~~Ces catadioptrés doivent satisfaire aux conditions [mots supprimés] de visibilité fixés au paragraphe 27 ci-dessus.~~
33. Tout véhicule à moteur destiné au transport de marchandises et dont la masse maximale dépasse 7 500 kg et toute remorque dont la masse maximale dépasse 3 500 kg peuvent être équipés, autant que le lui permettent la conception et le fonctionnement du véhicule, de marquages à grande visibilité blancs ou jaunes sur les côtés et de marquages à grande visibilité rouges ou jaunes à l'arrière. Ces marquages peuvent aussi être montés, en totalité ou en partie, sur d'autres véhicules. Les remorques peuvent être équipées, à l'avant, de marquages à grande visibilité blancs.
34. Une remorque doit être munie à l'avant de deux feux de position avant blancs, lorsque sa largeur excède 1,60 m. ~~Les feux de position avant ainsi prescrits doivent être placés le plus près possible de l'extrémité de la largeur hors tout de la remorque.~~
35. À l'exception des motocycles à deux roues avec ou sans side-car, toute automobile dont la vitesse maximale peut dépasser 25 km (15 miles) à l'heure et toute remorque doivent être munies à l'arrière d'au moins deux feux-stop de couleur rouge. Un feu-stop supplémentaire central et placé en hauteur peut être monté sur les voitures particulières; celui-ci peut également être monté sur les camions présentant un espace de chargement ouvert dont la masse maximale ne dépasse pas 3 500 kg. Ce feu est facultatif sur tous les autres véhicules à moteur., dont l'intensité lumineuse est nettement supérieure à celle des feux de position arrière. La même disposition s'applique à toute remorque constituant le dernier véhicule d'un ensemble de véhicules.
36. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser les cyclomoteurs de tout ou partie de ces obligations:
- Tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un ou deux feux de croisement blancs [ou jaunes sélectifs] satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 22 ci-dessus;
  - Tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car, susceptible de rouler, à sa vitesse maximale, à 40 km (25 miles) à l'heure doit être muni, en plus des feux de croisement, d'au moins un feu de route blanc [ou jaune sélectif] satisfaisant aux dispositions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 21 ci-dessus. ~~Si ce motocycle comporte plusieurs feux de route, ces feux doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre;~~

37. Tout motocycle à deux roues sans side-car peut être muni à l'avant d'un ou deux feux de position avant **blancs [ou jaunes sélectifs] ou jaune-auto** satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus. ~~Si ce motocycle comporte deux feux de position avant, ceux-ci doivent être situés le plus près possible l'un de l'autre.~~
38. **Toute automobile peut être munie de deux feux de circulation diurne blancs ou jaune-auto.**
39. **Tout motocycle à deux roues peut être équipé d'un ou de deux feux de circulation diurne blancs ou jaune-auto;**
40. Tout motocycle à deux roues sans side-car doit être muni à l'arrière d'un feu de position **rouge**. ~~satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24 a) ci-dessus.~~
41. Tout motocycle à deux roues sans side-car, doit être muni à l'arrière d'un catadioptre non triangulaire **rouge**. ~~satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus.~~
42. Sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes qui, conformément au paragraphe 2 de l'article 54 de la Convention, auront fait une déclaration assimilant les cyclomoteurs aux motocycles, de dispenser de cette obligation les cyclomoteurs à deux roues avec ou sans side-car, tout motocycle à deux roues avec ou sans side-car doit être muni d'un feu-stop **rouge** ~~satisfaisant aux dispositions du paragraphe 31 ci-dessus.~~
43. Sans préjudice des dispositions relatives aux feux et dispositifs exigés pour les motocycles à deux roues sans side-car, tout side-car attaché à un motocycle à deux roues doit être muni à l'avant d'un feu de position avant **blanc [ou jaune sélectif] ou jaune-auto** ~~satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 23 ci-dessus~~ et à l'arrière d'un feu de position arrière **rouge** ~~satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 24 a) ci-dessus~~, et d'un catadioptre rouge ~~satisfaisant aux conditions de couleur et de visibilité fixées au paragraphe 27 ci-dessus~~. Les connexions électriques doivent être telles que les feux de position avant et arrière du side-car s'allument en même temps que le feu de position arrière du motocycle.
44. Les automobiles à trois roues symétriques par rapport au plan longitudinal médian du véhicule, assimilées aux motocycles en application de l'alinéa *n* de l'article premier de la Convention, doivent être munies des dispositifs prescrits aux articles 21, 22, 23, 24 a), **28** et **35** ci-dessus. Toutefois, sur un véhicule électrique dont la largeur ne dépasse pas 1,30 m et la vitesse maximale ne dépasse pas 40 km (25 miles) à l'heure, un seul feu de route et un seul feu de croisement suffisent.
45. Toute automobile **[et tout motocycle dont la vitesse maximale dépasse 50 km/h]**, à l'exception des cyclomoteurs, et toute remorque doivent être munies de feux indicateurs de direction **jaune-auto**, disposés en nombre pair sur le véhicule.
46. **Toute automobile peut être équipée d'un ou de plusieurs feux de brouillard avant blancs ou jaunes sélectifs;** ils doivent être placés de telle façon qu'aucun point de leur plage éclairante ne se trouve au-dessus du point le plus haut de la plage éclairante des **feux de croisement**.

47. ~~Aucun feu de marche arrière ne doit éblouir ou gêner indûment les autres usagers de la route. Les automobiles d'une longueur inférieure à 6 m peuvent [doivent] être équipées, à l'arrière, d'un ou de deux feux de marche arrière blancs. Deux feux de marche arrière blancs supplémentaires peuvent être montés sur les côtés des automobiles d'une longueur supérieure à 6 m. Les feux de marche arrière ne doivent être allumés que lorsque le dispositif de marche arrière est enclenché. Cependant, les deux feux de marche arrière latéraux supplémentaires peuvent s'allumer lorsque le véhicule avance à une vitesse inférieure à 10 km/h; ils doivent s'éteindre automatiquement si la vitesse augmente.~~
48. Aucun feu autre que les feux indicateurs de direction, le signal de détresse, **les feux-stop lorsqu'ils servent de feux d'arrêt d'urgence** et les feux spéciaux, ne doit émettre de lumière clignotante ou à éclats. Les **feux de position** latéraux peuvent clignoter en même temps que les feux indicateurs de direction.
49. Les feux spéciaux doivent émettre une lumière clignotante ou à éclats; la couleur de la lumière émise doit être conforme aux dispositions du paragraphe 14 de l'article 32.
50. Toute automobile, à l'exception des motocycles, et toute remorque doivent être munies d'un dispositif permettant d'émettre un signal de détresse.
51. **Toute automobile, à l'exception des motocycles, peut être équipée de manière à émettre un signal avertissant d'un risque de choc arrière, donné par le fonctionnement simultané de tous les feux indicateurs de direction.**
- ~~52. Toute automobile, à l'exception des motocycles, peut être équipée d'un ou de deux feux de brouillard arrière rouges.~~
52. **Les feux indicateurs de direction arrière, les feux de position arrière, les feux-stop et les feux de brouillard arrière montés sur les automobiles peuvent avoir une intensité lumineuse variable.**
53. Toute automobile et remorque de largeur supérieure à 1,80 m peut être équipée de feux d'encombrement. Ces feux seront obligatoires si la largeur de l'automobile ou de la remorque dépasse 2,10 m. Si ces feux sont **montés**, ils seront au nombre de deux au minimum et émettront une lumière blanche ou jaune-auto vers l'avant et rouge vers l'arrière.
54. **Toute automobile, à l'exception des motocycles, peut être équipée de feux d'angle blancs.**
55. **Toute automobile, à l'exception des motocycles, peut être équipée de feux de courtoisie extérieurs blancs.**
- ~~43. Pour l'application des dispositions de la présente annexe, sera considéré:~~
- ~~Comme un seul feu toute combinaison de deux ou plusieurs feux, identiques ou non, mais ayant la même fonction et la même couleur de lumière;~~
- ~~Comme deux ou comme un nombre pair de feux, une seule plage éclairante ayant la forme d'une bande lorsque celle-ci est située symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule. L'éclairage de cette plage devra être assuré par au moins deux sources lumineuses situées le plus près possible de ses extrémités.~~
56. Sur un même véhicule les feux ayant la même fonction et orientés vers la même direction doivent être de même couleur.

57. Les feux et les **catadioptres** qui sont en nombre pair doivent être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du véhicule sauf sur les véhicules dont la forme extérieure est dissymétrique. Les feux de chaque paire doivent avoir sensiblement la même intensité. **Ces dispositions ne s'appliquent pas à un système d'éclairage avant adaptatif.**
58. Des feux de nature différente et, sous réserve des dispositions des autres paragraphes du présent chapitre, des feux et des **catadioptres**, peuvent être groupés ou incorporés dans un même dispositif, à condition que chacun de ces feux et de ces catadioptres réponde aux dispositions de la présente annexe qui lui sont applicables.

## Chapitre III

### Autres prescriptions

*Les anciens paragraphes 46 à 59 deviennent les paragraphes 59 à 72.*

## Chapitre IV

### Dérogations

73. Sur le plan national, les Parties contractantes peuvent déroger dans les cas suivants aux dispositions de la présente annexe:
- a) Pour les automobiles et les remorques dont, par construction, la **vitesse maximale ne peut dépasser** 30 km (19 miles) à l'heure ou pour lesquelles la législation nationale limite la vitesse à 30 km à l'heure;
  - b) Pour les voitures d'infirme, c'est-à-dire les petites automobiles spécialement conçues et construites – et non pas seulement adaptées – à l'usage d'une personne atteinte d'une infirmité ou d'une incapacité physique et n'étant normalement utilisées que par cette seule personne;
  - c) Pour les véhicules destinés à des expériences ayant pour but de suivre le progrès de la technique et d'améliorer la sécurité;
  - d) Pour les véhicules d'une forme ou d'un type particuliers, ou qui sont utilisés à des fins particulières dans des conditions spéciales;
  - e) Pour les véhicules adaptés à la conduite par des handicapés.
74. Les Parties contractantes peuvent également déroger aux dispositions de la présente annexe pour les véhicules qu'elles immatriculent et qui peuvent s'engager dans la circulation internationale par les dispositions ci-après:
- a) ~~En autorisant la couleur jaune auto pour les feux de position avant des automobiles et des remorques;~~
  - b) En ce qui concerne la position des feux sur les véhicules à usage spécialisé dont la forme extérieure ne permettrait pas le respect de ces dispositions sans recourir à des dispositifs de montage risquant d'être facilement endommagés ou arrachés;
  - c) En ce qui concerne les remorques servant au transport de charges longues (troncs d'arbres, tuyaux, etc.) et qui, en marche, ne sont pas attelées au véhicule tracteur mais lui sont seulement reliées par la charge;

- d) En autorisant l'émission de lumière blanche vers l'arrière et rouge vers l'avant pour les dispositifs suivants:
- Feux tournants **ou** à éclats des véhicules prioritaires;
  - Feux fixes pour transports exceptionnels;
  - Feux et rétroreflecteurs latéraux;
  - Affichage lumineux professionnel sur le toit;
- e) En autorisant l'émission de lumière bleue vers l'avant et vers l'arrière pour les feux tournants ou à éclats;
- f) En autorisant sur n'importe quelle face d'un véhicule de forme ou de dimension spéciale ou encore utilisé à des fins spéciales et dans des conditions spéciales, des bandes alternées rétroreflectrices ou fluorescentes rouges et rétroreflectrices blanches;
- g) En autorisant l'émission vers l'arrière de lumière blanche ou colorée réfléchi par les chiffres ou lettres ou par le fond des plaques arrière d'immatriculation par des signes distinctifs ou d'autres marques distinctives requises par la législation nationale;
- ~~h) En autorisant la couleur rouge pour les rétroreflecteurs latéraux les plus en arrière et pour les feux latéraux les plus en arrière.~~

***Appendice, supprimer***

## B. Note explicative

### 1. Rappel historique

1. Dès son origine, la Convention de Vienne (et en particulier son annexe 5), bien que destinée à faciliter la circulation internationale des véhicules, a été également considérée comme une référence pour un ensemble minimal de normes de sécurité pour véhicules routiers qui serait applicable à l'échelle mondiale. Lors de son ouverture à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, l'harmonisation des dispositions relatives à l'homologation des véhicules routiers en ce qui concerne l'éclairage et la signalisation lumineuse n'en était qu'à sa première phase; huit Règlements étaient entrés en vigueur. Aujourd'hui, il en existe 40 dans ce domaine. Les Règlements clefs sont appliqués par la plupart ou la totalité des Parties contractantes à l'Accord de 1958.

2. Un certain nombre de pays sont à la fois Parties contractantes à la Convention (69 Parties contractantes à l'heure actuelle) et à l'Accord de 1958 (48 parties contractantes à l'heure actuelle). Bien que les objectifs juridiques de ces deux instruments soient différents et nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'annexe 5 de la Convention, il a été jugé souhaitable, d'un point de vue pratique, d'œuvrer pour l'alignement de la teneur technique.

3. Dans cette situation, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a entrepris de supprimer les éventuelles incohérences pouvant exister entre les Règlements et la Convention, afin d'éviter le cas de figure dans lequel un véhicule dont les systèmes ou dispositifs auraient été homologués en vertu des Règlements en vigueur pourrait être confronté à des difficultés en circulation internationale. À un certain stade, le WP.29 et le GRE en tant que Groupe de travail compétent relevant de cette instance ont également été associés à ces travaux, puisqu'une grande partie des dispositions techniques de l'annexe 5 de la Convention traitent de l'éclairage et de la signalisation lumineuse des véhicules routiers.

4. À sa soixante-troisième session, le GRE a pris note de l'état d'avancement des travaux du WP.1 et du WP.29 concernant l'examen des incohérences techniques existant entre la Convention de Vienne de 1968 et les Règlements CEE relevant de l'Accord de 1958, et a décidé de mettre sur pied un groupe informel chargé de répertorier ces dispositions divergentes dans le domaine de l'éclairage et de la signalisation lumineuse. Il a également été convenu que l'Allemagne devrait assumer la direction de ce groupe informel. Lors de sa cent cinquante et unième session, le WP.29 a approuvé la création du groupe informel.

5. La démarche qui a été choisie aux fins de l'exécution de ce mandat consiste à élaborer une proposition d'amendements à la Convention, ce qui permettrait de garantir qu'un véhicule disposant de dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse conçus et installés conformément aux Règlements CEE puisse circuler sans encombre sur le territoire des Parties contractantes à la Convention.

6. Une première version de cette proposition a été communiquée à tous les experts du GRE le 13 juillet 2010. Les experts ont été invités à faire part au responsable du groupe, pour le 27 août 2010 au plus tard:

- De leur intention de prendre part au groupe informel;
- De leurs observations éventuelles au sujet de la proposition.

7. Comme prévu par le mandat du groupe informel, il a été procédé à la comparaison de la Convention et des Règlements relatifs à l'éclairage et à la signalisation lumineuse sur la base de:

- La version consolidée de la Convention, y compris les amendements qui sont entrés en vigueur le 28 mars 2006;
- Les Règlements relevant de l'Accord de 1958 sous leur forme actuelle, y compris les amendements que le WP.29 et le GRE ont approuvés en 2010.

8. Les observations reçues ont été traitées et examinées par le responsable du groupe et par les experts du GRE qui avaient indiqué vouloir faire partie du groupe informel. La présente version de la proposition a été rédigée lors d'une réunion du groupe informel tenue pendant la soixante-quatrième session du GRE en octobre 2010. Elle tient compte des observations reçues ultérieurement de la part d'experts du GRE, ainsi que des remarques orales qui ont été notées à l'occasion de la cent cinquante-deuxième session du WP.29.

## 2. Questions concrètes

1. Le paragraphe 1 *bis* de l'annexe 5 a été rédigé de manière à prendre en compte les propositions élaborées par un petit groupe au sein du WP.1, ainsi que les inquiétudes exprimées par les gouvernements s'agissant des systèmes de mise en alerte du conducteur, à savoir que le conducteur doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule (ECE/TRANS/WP.29/1085, par. 66 et 67).

2. En règle générale, les définitions ont été alignées sur celles du Règlement n° 48; lorsque cela a été jugé approprié, une formulation simplifiée a parfois été retenue, afin de rester dans le contexte de la Convention, par exemple «plage éclairante» a été utilisée tout au long du texte, en lieu et place de «surface apparente». La terminologie a été actualisée pour rendre compte de la pratique actuelle, par exemple s'agissant des projecteurs et de la vitesse maximale. Les projecteurs sont toujours désignés par «feu de route» ou «feu de croisement».

3. Les définitions de:

- feu simple,
- deux feux, et
- système de feux interdépendants,

qui ont été reprises du Règlement n° 48 et qui sont (pour les deux premières) mentionnées au paragraphe 43 de l'annexe 5, ont été mises entre crochets, car le groupe informel n'était pas convaincu qu'elles seraient utiles dans l'application pratique de la Convention. Un nouveau paragraphe 19 *bis* est proposé à titre de solution de remplacement.

4. Des efforts ont été faits pour faire en sorte que les dispositions de la Convention restent simples et pour les limiter, dans la mesure du possible, à la présence, au nombre, à la couleur et à l'utilisation des dispositifs. Il a également été jugé opportun de mentionner les caractéristiques susceptibles d'être facilement vérifiées par les conducteurs et les autres usagers de la route, à savoir notamment l'éclairage d'intensité variable ou adaptatif et les signaux de risque de collision ou d'arrêt d'urgence. Les prescriptions susceptibles d'induire une évaluation ou vérification subjective de ces caractéristiques, comme «visible de nuit par temps clair» ou «sans éblouir indûment les autres usagers de la route» n'ont pas été ajoutées.



5. Pour certains dispositifs rendus obligatoires par le Règlement n° 48, il a été débattu de la question de savoir si la Convention devait imposer pareilles prescriptions. Dans le cas des marquages à grande visibilité (par. 33) et des feux de circulation diurne (par. 38), leur présence à titre facultatif est recommandée. Pour les feux de marche arrière (par. 47) la décision a été laissée en suspens, puisqu'il a été considéré qu'il s'agissait là d'une question de sécurité.
  6. Pour certains dispositifs d'éclairage avant, les couleurs blanche et jaune sélectif ont été ajoutées pour tenir compte de la pratique effective dans les Parties contractantes (voir les paragraphes 21, 36, 37 et 43 de l'annexe 5).
  7. La couleur jaune-auto a été ajoutée comme option à la couleur blanche pour les feux de position avant des motocycles, le GRE ayant considéré que cette mesure améliorerait la «signature» des motocycles.
  8. À la demande de plusieurs gouvernements, le Règlement n° 65 a été récemment modifié pour autoriser l'utilisation de la couleur rouge pour les feux d'avertissement spéciaux, comme troisième option, en plus des couleurs bleue et jaune-auto. En conséquence, l'alinéa *a* du paragraphe 14 de l'article 32 a été modifié aux fins de l'ajout du rouge, pour les motifs exposés dans le présent paragraphe.
  9. L'ordre des paragraphes 6 et 7 de l'article 32 a été inversé, dans un souci de clarté.
  10. Les dérogations énumérées au chapitre IV de l'annexe 5 concernant les feux de position avant jaune-auto et les catadioptrés/feux latéraux les plus en arrière de couleur rouge ont été supprimées car ces dispositifs entrent désormais dans le champ d'application des dispositions de l'annexe.
  11. L'appendice de l'annexe 5 a été supprimé, étant donné que les couleurs des dispositifs d'éclairage de signalisation lumineuse actifs et passifs sont précisées dans le Règlement n° 48.
  12. Les termes «chaussée» et «route» sont utilisés l'un et l'autre dans la Convention. Conformément aux Règlements, le terme «route» a été inséré, le cas échéant.
  13. Un certain nombre d'erreurs d'ordre rédactionnel ont été corrigées.
-